

# **Direito à Cidade e Direito ao Trabalho: Uma Análise das Formas de Circulação dos Mototaxistas de Niterói, Rio de Janeiro**

## **Right to the City and Right to Work: An Analysis of the Mototaxi Drivers' Circulation Habits in Niterói, Rio de Janeiro**

**Talitha Mirian do Amaral Rocha**

Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia - Instituto de Estudos Comparativos em Administração de Conflitos, Niterói, Rio de Janeiro, Brasil

### **RESUMO**

Este artigo discute o direito à cidade a partir da análise das formas de circulação dos mototaxistas da comunidade do Morro do Estado, localizada no Centro de Niterói, Rio de Janeiro. Os dados empíricos foram coletados durante o trabalho de campo realizado por mais de um ano, acompanhando o ofício desses mototaxistas. Em 2015, foi aprovada uma lei regularizando o moto táxi em Niterói, mas não era regulamentado formalmente pela gestão pública municipal até o final da pesquisa. A falta dessa regulamentação foi utilizada algumas vezes enquanto argumento pelos agentes de segurança pública para não permitir que esses sujeitos exerçam o seu ofício na principal Praça do Centro da Cidade. Por outro lado, para os mototaxistas, exigir que a lei fosse implementada pela gestão municipal era uma maneira de ter sua identidade de trabalhador reconhecida pela sociedade. Nesse sentido, percebe-se que a intenção desses sujeitos era, sobretudo, ter direito ao trabalho, mas, para conseguirem ter esses direitos contemplados, eles precisavam também ter o direito de estar e ocupar a cidade. A partir do caso empírico em questão, almeja-se refletir que para a incorporação do conceito de direito à cidade no Brasil, além de se levar em conta as desigualdades materiais, é preciso considerar a desigualdade de acesso a direitos de acordo com a nossa sensibilidade jurídica.

**Palavras-chave:** Direito à cidade, Trabalho, Espaço Urbano, Moto Táxi.

---

Recebido em 03 de fevereiro de 2021.  
Avaliador A: 27 de março de 2021.  
Avaliador B: 07 de abril de 2021.  
Aceito em 19 de maio de 2021.

---



## ABSTRACT

This article discusses the right to the city based on the analysis of the forms of circulation of mototaxi drivers in the community of Morro do Estado, located in downtown Niterói, Rio de Janeiro. The empirical data were collected during fieldwork conducted for over a year, following the trade of these mototaxi drivers. In 2015, a law was passed regulating the moto cab in Niterói, but it was not formally regulated by the municipal public management until the end of the research. The lack of this regulation was sometimes used as an argument by public security agents to not allow these subjects to exercise their trade in the main square of the City Center. On the other hand, for the mototaxi drivers, demanding that the law be implemented by the municipal administration was a way to have their identity as workers recognized by society. In this sense, we can see that the intention of these subjects was, above all, to have the right to work, but in order to have these rights contemplated, they also needed to have the right to be in and occupy the city. Based on the empirical case in question, we aim to reflect that for the incorporation of the concept of right to the city in Brazil, besides taking into account material inequalities, it is necessary to consider the inequality of access to rights according to our legal sensibility.

**Keywords:** Right to the city, Work, Urban Space, Motorcycle taxi.

## INTRODUÇÃO

Este artigo discute o direito à cidade a partir da análise empírica das formas de circulação dos mototaxistas<sup>1</sup> da comunidade do Morro do Estado, localizada no centro de Niterói, Rio de Janeiro. Esses mototaxistas não conheciam nem utilizavam o conceito de direito à cidade em seu cotidiano (HARVEY, 2014; LEFEBVRE, 2008). Entretanto, isso não significava que suas necessidades em torno de ocupar e estar no espaço urbano eram garantidas a eles. Durante a pesquisa, observei que a intenção desses sujeitos era de ter direito ao trabalho, tendo, com isso, sua identidade de trabalhador reconhecida pela sociedade. Como destacarei adiante, para os mototaxistas conquistarem esses direitos, eles também precisavam ter direito de estar e ocupar a cidade.

Cabe ressaltar que este trabalho é parte da etnografia realizada para minha tese de doutorado, defendida em 2020<sup>2</sup>, cujo objetivo foi discutir alguns dilemas que envolvem a questão

<sup>1</sup> As palavras “moto táxi” e “mototaxista” não estão inseridas no léxico formal da língua portuguesa. Por isso, adotei a forma como elas eram usadas em campo.

<sup>2</sup> Ver ROCHA, 2020.

da mobilidade urbana em Niterói. Acompanhei o trabalho dos mototaxistas por mais de um ano, entre junho de 2017 e agosto de 2018. Ficava no ponto de mototáxi durante a manhã e a tarde, o que me proporcionou o contato com 20 trabalhadores. Ao longo deste artigo, utilizarei nomes fictícios para esses interlocutores.

Durante a realização da pesquisa, os mototaxistas enfatizavam a necessidade da regulamentação de seu trabalho. Desde 19 de agosto de 2015 foi aprovado um projeto de lei em Niterói, elaborado pela então vereadora Priscila Noceti, que regulamenta o serviço de moto táxi (Lei nº 3163/15). Até o momento em que terminei o trabalho de campo, o processo de cadastramento dos mototaxistas não havia sido finalizado pela Prefeitura de Niterói nem tinha sido publicado os decretos acerca do sistema tarifário e dos pontos de mototáxi em que os serviços seriam fornecidos. O Tribunal de Justiça do Estado do Rio (TJRJ) chegou a acatar uma ação civil pública movida pelo Ministério Público do Estado do Rio (MPRJ) propondo que a prefeitura seja obrigada a publicar as devidas normas para o funcionamento regular da atividade dos mototaxistas. Entretanto, a prefeitura contestou alegando que esse processo havia começado, conforme mostra uma reportagem do jornal *O Globo*, atualizada em fevereiro de 2019<sup>3</sup>.

Isso significa dizer que, no momento em que fazia minha pesquisa empírica para minha tese de doutorado, o serviço de moto táxi era informal. Para os mototaxistas, exigir que a lei fosse implementada pela gestão municipal era uma maneira de ter direito ao trabalho, tendo sua identidade de trabalhador reconhecida pela sociedade. No entanto, os agentes de segurança pública e outros usuários de trânsito costumavam associar a falta de um reconhecimento formal desse ofício por parte do poder executivo com representações de que eles trabalham e/ou são coniventes com tráfico de drogas das comunidades que prestam serviço. Essa visão foi compartilhada pelo então prefeito do Rio de Janeiro, Marcelo Crivella, quando ele regulamentou a profissão de mototaxista após reconhecer a Lei Complementar nº 181/2017 pela Câmara Municipal. Na cerimônia de assinatura da lei, Marcelo Crivella falou para a imprensa:

Nós estamos assinando a regulamentação da profissão do mototaxista, que antes era conhecido como mototraficante, mototralha, essa era a maneira pejorativa pela qual se tratava esses trabalhadores que lutam de segunda a segunda, sob chuva, sol, poeira, levando o nosso povo para a sua residência e para o trabalho.<sup>4</sup>

3 Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/ministerio-publico-cobra-aplicacao-de-lei-sobre-mototaxis-emniteroi-23070320>. Acesso em: 17 dez. 2019.

4 Disponível em: <https://www.jb.com.br/rio/noticias/2018/03/05/crivella-regulamenta-mototaxistas.html> Acesso em: 04 jun. 2019.

Apesar de se tratar da cidade do Rio de Janeiro, a fala do prefeito destaca algumas representações relacionadas aos mototaxistas. “Mototraficante” e “Mototralha” são formas de associá-los a visões de que esses sujeitos trabalham e/ou são coniventes com tráfico de drogas das comunidades que prestam serviço. Muitos mototaxistas achavam que ter seu trabalho formalmente regulamentado era uma forma de desconstruir essa imagem exógena. Além das formalidades garantidas pela legislação, eles desejavam o reconhecimento de que o trabalho era um valor moral central na identidade deles (GUEDES, 1997). Como veremos adiante, para conseguirem ter esses direitos contemplados, esses sujeitos também precisam estar e ocupar o espaço urbano sem que sua presença não seja impedida de qualquer forma.

## **A CIDADE SORRISO E A CONSTRUÇÃO DE UMA GRAMÁTICA MORAL SOBRE O DIREITO À CIDADE**

Niterói tem uma população estimada pelo IBGE de 515.317 pessoas<sup>5</sup>, em 2020, e ocupa uma área de 131.80 quilômetros quadrados<sup>6</sup>. Em 2010, o município era o primeiro do Estado (0,837) e ocupava a sétima posição nacional do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)<sup>7</sup>. Devido ao seu IDHM, Niterói é a única cidade do estado a ocupar o rol de 44 municípios brasileiros com um nível muito alto de desenvolvimento. Mas o apelido Cidade Sorriso não é algo recente. Se recorrermos às representações construídas sobre a cidade ao longo de vários contextos sócio-históricos, veremos que a imagem de Cidade Sorriso foi associada a características importantes de Niterói em diferentes épocas.

Por exemplo, quando Niterói era a capital do Estado do Rio de Janeiro, o acesso a várias formas de entretenimento lúdico e a presença do porto<sup>8</sup> lhe deram características únicas que simbolizavam o “sorriso da cidade”. Na década de 1990, a representação que predominava da cidade era a do alto índice do IDHM. A partir de então, as ações públicas tomadas pelos gestores começaram a promover e vender o espaço urbano para novos investimentos do capital privado, associando a Cidade Sorriso como um reduto turístico de Niemeyer e tendo o Museu de Arte

5 Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/niteroi/panorama>. Acesso em: 08 mar. 2019.

6 Disponível em: <https://www.culturaniteroi.com.br/blog/?id=430>. Acesso em: 10 ma. 2019

7 O IDHM é um índice medido pela ONU com base nos dados de longevidade, educação e renda de cada município

8 O porto de Niterói fica localizado no centro da Cidade e foi construído na década de 1920.

Contemporânea (MAC) como promotor desse *city marketing*<sup>9</sup>.

Um dos problemas decorrentes do processo de crescimento da cidade foi a mobilidade urbana. O aumento da construção de prédios não foi acompanhado por uma melhoria nas infraestruturas das ruas, o que levou a última gestão municipal a construir um discurso que faria uma gestão urbana para privilegiar a mobilidade por bicicleta. A intenção era construir uma imagem de que Niterói poderia ser uma cidade global, que promovesse a mobilidade sustentável. No início da gestão de Rodrigo Neves, por exemplo, o então prefeito disseminou um projeto de uma “Niterói feita por você”, ou seja, uma cidade de gestão fundamentada na participação da população. Em suas promessas estava a ideia de construir uma cidade conforme um modelo de gestão urbana moderna, seguindo o exemplo de metrópoles internacionais que abrigam a diversidade populacional.

Dessa forma, percebe-se que a última gestão municipal ressaltou simbologias comumente utilizadas por cidades globais<sup>10</sup> quando se trata da forma de gerir o espaço urbano. Isto é, os discursos que eram propagados pelo prefeito e demais gestores refletiam mais os projetos da última gestão do que as suas obras e ações. Por exemplo, em 2017, Rodrigo Neves participou do congresso Smart City Expo World Congress, realizado em Barcelona, destinado a reunir pessoas do setor público e privado para discutir o “desenvolvimento sustentável de cidades globais”<sup>11</sup>. Na ocasião do evento, ele fez o seguinte pronunciamento: “Acreditamos em um planejamento urbano e mobilidade mais sustentáveis e a experiência de participação cidadã e inovação de Barcelona é um bom exemplo”<sup>12</sup>.

Além do discurso referente a uma mobilidade ativa e sustentável, a gramática moral que estava sendo construída em torno da representação de Cidade Sorriso que a gestão de Rodrigo Neves queria transparecer também procurava mobilizar discursos com base no conceito de direito à cidade (HARVEY, 2014; LEFEBVRE, 2008). Pude observar isso no projeto “Niterói feita por você” em que ele referenciava à participação popular no planejamento estratégico

9 Esta estratégia de *city marketing* consiste em construir um laço sentimental dos habitantes com a própria cidade e, com isso, vender o espaço urbano para novos investimentos do capital privado (SÁNCHEZ GARCIA, 1999).

10 Sassen (2001, p. 87, tradução nossa) define o termo cidade global como: “cidades para serviços e financiamento do comércio internacional, investimentos e operações da sede - onde quer que elas estejam localizadas. Ou seja, a multiplicidade de atividades especializadas nas cidades globais é crucial para a valorização, de fato supervalorização, dos principais setores do capital atualmente. E, neste sentido, são locais de produção estratégicos para os principais setores econômicos de hoje” Língua original: Inglês.

11 Disponível em: <https://www.smartcityexpo.com/>. Acesso em: 14 abr. 2021

12 Disponível em: <https://www.atribunarj.com.br/mobilidade-urbana-em-discussao/>. Acesso 19 jul. 2021.

elaborado durante o primeiro ano de governo<sup>13</sup>. Com esse projeto, a ideia dessa última gestão municipal foi mostrar uma imagem que Niterói proporciona “direito à cidade” para sua população e, por isso, tornou-se uma cidade moderna, sustentável e “construída para todos”.

O conceito de direito à cidade foi definido pela primeira vez por Lefebvre em um trabalho de 1968 que analisa as manifestações francesas que aconteciam naquele momento. Esse autor mostrou como a “tragédia dos banlieusards” forçou as pessoas com baixo poder aquisitivo a viver em guetos residenciais e longe dos grandes centros das cidades. A partir desse contexto, ele delineou o conceito de direito à cidade, propondo que o espaço urbano deveria ser ocupado e construído por todos, inclusive, os grupos marginalizados e com menor poder aquisitivo.

Outro autor importante para a difusão do conceito de direito à cidade entre os movimentos sociais e gestores urbanos é Harvey (2014), um americano que adotou a teoria de Lefebvre em seus trabalhos na década de 1980. O autor esteve no Brasil em 2009, no Fórum Nacional de Reforma Urbana, e ministrou a palestra inaugural intitulada *Lutas pela reforma urbana: o direito à cidade como alternativa ao neoliberalismo*. No ano seguinte, Harvey participou de uma mesa do Fórum Social Mundial, na qual discutiu as condições financeiras pós-crise econômica de 2008. A partir de então, o geógrafo marxista, com fortes ligações com a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP), começou a influenciar os movimentos sociais brasileiros. Tanto que no seu livro *Cidades Rebeldes: do direito à cidade a revolução urbana* (2014), São Paulo é um dos seus focos de análise. Na obra, ele enfatiza os movimentos de resistência que clamavam por mudanças na ordem política e social de organização das cidades. Não muito distante do que pensava Lefebvre (2008), Harvey (2014) entende o direito à cidade não como algo individual, mas sim como um direito comum de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Por conta disso, caberia à população participar ativamente do processo de moldagem e construção do espaço urbano.

Como mostra Plyushteva (2009), a interpretação de Harvey (2014) do conceito desenvolvido por Lefebvre (2008) é muito mais uma plataforma política do que uma prática que pode ser traduzida juridicamente. Entretanto, é preciso analisar o quanto a incorporação desse conceito enquanto uma base de luta para os movimentos sociais acabou transformando as gramáticas morais mobilizadas em torno das políticas públicas. A própria Plyushteva (2009) destaca que o Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001) foi o primeiro a materializar em termos jurídicos a ideia de direito à cidade.

---

13 Disponível em: [www.niteroifeitaporvoce.com.br](http://www.niteroifeitaporvoce.com.br). Acesso em: 02 mar. 2019.

Queiróz Ribeiro (2003) destaca que o arcabouço institucional do Estatuto da Cidade está relacionado a consolidação de processos deliberativos sobre a construção do espaço urbano e a questão distributiva sobre o uso do solo, ambas vertentes essenciais para entender o conceito de direito à cidade (HARVEY, 2014; LEFEBVRE, 2008). Segundo Fernandes (2007), o Estatuto da Cidade regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal que tratam, especificamente, do princípio da função social da cidade e da propriedade urbana. Conforme apresentado por esse autor, essa lei instituída em 2001 representa um marco legal que reconhece o direito à cidade como um direito coletivo. Além disso, essa legislação também foi base para a Carta Mundial do Direito à Cidade, implementada em 2005, após o Fórum Social Mundial de Porto Alegre (2005).

Ainda de acordo com Fernandes (2007), mesmo que a função social da propriedade e a supremacia do interesse coletivo sobre o interesse privado estejam presentes nas Constituições brasileiras escritas desde 1934, ainda é preciso uma mobilização sociopolítica para implementar o direito à cidade em termos práticos. Segundo ele, isso se deve porque as cidades brasileiras estão se construindo seguindo a lógica do interesse privado e das políticas neoliberais de mercado. Porém, conforme mostrarei posteriormente, para entender como o conceito de direito à cidade pode ser aplicado no contexto brasileiro é preciso, sobretudo, levar em conta como se dá o acesso à direitos de acordo com a nossa sensibilidade jurídica.

Portanto, apesar do conceito de direito à cidade ser incorporado na gramática moral que a última gestão pública municipal construiu sobre a Cidade Sorriso, não é possível utilizá-lo sem, de fato, entendermos como ele se configura nas práticas. Isto é, é preciso entender como essas categorias que se pretendem universais são apropriadas e lidas pelos sujeitos no espaço público. Para isso, utilizarei o contexto empírico dos mototaxistas para refletir como a concepção de direito à cidade está relacionada com a forma como se estabelecem as noções de igualdade e diferença no espaço público brasileiro. Apesar dos mototaxistas não utilizarem a expressão “direito à cidade” no seu vocabulário, veremos que a presença desses sujeitos não acompanha a imagem que se construiu sobre a Cidade Sorriso e, por isso, para conseguirem serem visto enquanto trabalhadores, eles também precisarão ter o direito de estar e ocupar as ruas do município.



## MOTOTAXISTAS E O DIREITO AO TRABALHO

Em agosto de 2015 foi aprovado um projeto de lei que regulamentava o serviço de moto táxi em Niterói, mas que, até o momento de finalização da minha tese, o processo de cadastramento dos mototaxistas não havia sido finalizado pela prefeitura. A falta dessa regulamentação foi utilizada algumas vezes enquanto argumento pelos agentes de segurança pública para não permitir que esses sujeitos exerçam seu ofício na principal praça do Centro da cidade. A primeira vez que vi algum agente de segurança pública utilizando esse argumento foi ainda em 2016, quando tinha acabado de começar o trabalho de campo. Naquela ocasião, a agente de postura ficou surpresa em saber que o Delegado de Polícia havia permitido a presença dos mototaxistas na praça e somente os advertiu, alegando que procuraria o delegado para saber mais. Essa também foi a primeira vez que vi os mototaxistas apreensivos com a possibilidade de terem seu trabalho impedido. Como veremos adiante, quase dois anos depois, os mototaxistas continuavam com o mesmo receio de não poderem trabalhar nessa praça.

A praça do qual estou tratando é a Praça General Gomes Carneiro, popularmente conhecida como Praça do Rink. Ela fica localizada nas proximidades do Morro do Estado, uma das maiores comunidades de Niterói. Uma das vias que circundam essa praça é a 15 de novembro, local onde os mototaxistas instalaram o ponto de moto táxi. Essa via do Centro da cidade é uma das principais do município, já que nela estão presentes o maior shopping de Niterói e o prédio da Receita Federal, por exemplo. O final dessa rua dá acesso a comunidade do Morro do Estado.

Na época da pesquisa de campo, o ponto de moto táxi localizado na rua 15 de novembro era um espaço marcado por um cone, no início da Praça do Rink. As motos ficavam paradas em ângulo de 90 graus, enquanto os mototaxistas ficavam sentados em algumas pedras na calçada que formavam um banco improvisado. Quando havia muitos mototaxistas, não havia espaço para todos, por isso, alguns ficavam em pé. A ordem de quem pegaria o próximo passageiro era demarcada por uma prancheta que ficava pendurada em um poste. Assim que cada mototaxista chegava, ele colocava a sigla do seu nome ou apelido na tabela que estava na prancheta e esperava um passageiro chegar. Quando algum passageiro se aproximava, os mototaxistas que estavam esperando falavam “olha o da vez”. Essa fala era um alerta para aquele mototaxista que possui a sigla do seu nome ou apelido em primeiro lugar na tabela ir até o passageiro para começar a corrida.

Os mototaxistas que ficavam nesse ponto são homens, em sua maioria negros, que nasceram ou moravam no Morro do Estado há tempos (10, 20 ou até 30 anos). No momento



do trabalho de campo eram 20 homens que se revezavam entre manhã, tarde e noite no ponto. Além de tênis ou qualquer outro sapato fechado, eles trajavam um colete laranja que os caracteriza como mototaxistas daquele ponto. Todos possuíam mais de 19 anos de idade e somente três ainda não tinham filhos. Cada um ia trabalhar no horário que mais lhe convinha. No fim da tarde e início da noite, por exemplo, era o momento em que era possível encontrar mais mototaxistas trabalhando, já que, segundo eles, nesse horário tinha um maior número de pessoas voltando para casa que precisavam desse meio de transporte como condução.

O ponto de moto táxi do Morro do Estado foi criado por um grupo de jovens em torno dos seus 20 anos. O primeiro lugar em que eles se fixaram foi num bar chamado “Gorongosa”. Esse bar fica localizado logo depois da Praça do Rink, na Rua 15 de novembro. O ano de criação eles não sabiam ao certo, mas enfatizavam que fazia mais de 10 anos que o ponto já existia.

Dos jovens que criaram o ponto, seis deles ainda trabalhavam na época de realização da pesquisa. Alison, Revu, Thomaz, Cabeção, Carlos e Rottweiler quase não comentavam sobre a época de criação do ponto de moto táxi. Entre eles, somente Alison não nasceu na mesma geração que os demais. Entretanto, todos ali se conheciam desde meninos, foram criados em diferentes partes da comunidade, mas “desceram o Morro” na mesma época, por volta dos 14 anos, quando decidiram trabalhar. A primeira ocupação de muitos ali foi a de guardador de carros. Eles ganhavam trocados ajudando a estacionar os carros daqueles que iam ao shopping ou ao Centro da cidade. Quando perguntei a Cabeção porque eles decidiram criar o ponto de moto táxi, ele me respondeu de forma curta: “A gente precisava trabalhar”. Ele era um dos poucos que contava para mim as histórias de quando ainda estavam no “Gorongosa”. Como os outros quatro de sua faixa geracional, ele era sério, de poucas piadas. Sempre estava no ponto. De manhã, à tarde ou à noite, fazendo chuva ou sol, Cabeção e sua moto amarela estavam lá, preparados para alguma corrida.

A história de Cabeção e dos seus colegas mototaxistas tinham como ponto de inflexão o momento em que eles, por não serem mais crianças, precisavam fazer uma escolha: ficar no Morro e começar a vida dentro do tráfico ou “descer o Morro” e iniciar a construção de suas identidades como trabalhadores. Como aponta Guedes (1997), apesar de ainda não serem homens, nessa idade, o rapaz precisa selecionar de que maneira ele quer ser reconhecido pelos demais. Para essa escolha, há uma forte influência do conjunto de ideias-valores obtidas no mundo familiar. Assim como apontado pela autora, começar a construir uma identidade de homem/trabalhador é não ser rotulado negativamente pelos seus pares. No caso empírico apontado por Guedes (1997), o

ritual de iniciação acontece no momento do alistamento militar. Entretanto, como Cabeção ressaltava, o rito de passagem importante para esses rapazes era “descer do Morro”, momento em que eles começavam a aprender a ideia de que trabalhar significava “se sacrificar” pela família.

Em um determinado dia, quando passou um carro da Polícia Militar perto do ponto, comentei com Cabeção que os policiais pareciam vigiando os mototaxistas. Ele me disse que aquilo não era nada perto do que eles sofriam no início. No momento em que acompanhava o trabalho dos mototaxistas, a motocicleta dele tinha 150 cilindradas mas, de acordo com ele, na época da criação do ponto eles só tinham “bizinha” (em referência ao modelo *Honda Biz*) ou outra moto “fraca”. Naquela época, se chegassem perto do shopping ou outro lugar do centro da cidade eles eram perseguidos pela polícia. Suas motos eram constantemente apreendidas. Por outro lado, como ressalta Cabeção: “antes era mais tranquilo, era só pagar uma pizza para os policiais do depósito que conseguíamos nossa moto de novo”. Essa tranquilidade ficou ameaçada não somente porque eles mudaram o ponto de lugar, passando para uma localidade mais visível para a população, mas por que agora eles precisavam lidar com diversas instituições de segurança pública que, muitas vezes, lhes davam ordens diferentes sobre o que era preciso fazer para se manterem naquele espaço.

Algumas vezes pude presenciar agentes do Estado tentando obstaculizar o trabalho dos mototaxistas. O dia 21 de agosto de 2018 foi, certamente, um dos dias mais importantes. Parecia um dia como outro qualquer. Eu estava conversando com Hugão no ponto. Também estavam lá Edson e Miguel. Os policiais civis apareceram, revistaram os mototaxistas, pegaram seus celulares e começaram vasculhar seus aparelhos, sem apresentar nenhum mandado policial. Quando eram perguntados do porquê estavam atuando daquela forma, os policiais civis apenas respondiam que estavam “fazendo uma investigação”. Além disso, os agentes de segurança pública encaminharam os mototaxistas para a delegacia da Polícia Civil, numa van com mais de 22 pessoas dentro. A minha primeira reação foi começar a filmar aquela cena. Descontentes com minha atitude, os policiais me coagiram a apagar a filmagem, ameaçando, inclusive, me levar junto com os rapazes. Por conta da pressão, acabei apagando, mas consegui acompanhar os comentários realizados pelo entorno, feitos por ambulantes e demais moradores do Morro do Estado. Escutar essas conversas foi essencial para começar a problematizar o quanto o trabalho, enquanto valor moral, era importante para a construção da identidade dos mototaxistas.

Naquele dia, depois de ir até a delegacia acompanhar o que aconteceria com os mototaxistas, voltei para a Praça do Rink a fim de conversar com os outros interlocutores que poderiam estar por lá. Achei que não teria mais nenhum movimento de apreensão na Praça do Rink. Mas,

chegando lá, percebi que os guardas e policiais do programa Niterói Presente<sup>14</sup> apreendiam motos estacionadas irregularmente e paravam alguns motociclistas. Havia dois carros do “Niterói Presente” e dois da Guarda Municipal. Eles estavam aguardando o guincho voltar. Além disso, dois policiais civis à paisana olhavam os carros que estavam estacionados por ali. Durante os 10 minutos em que estava observando, passaram cinco motociclistas e somente dois rapazes foram parados, ambos negros. Alison, um dos mototaxistas mais velhos, com 45 anos, estava conversando com um guarda. Depois disso, sentou-se ao meu lado, nos bancos improvisados com pedras. Conteí que estava lá no início da batida policial, que tinha tentado filmar, mas acabei apagando a filmagem, por conta da pressão dos policiais que diziam que tomariam meu celular e me prenderiam.

Alison estava visivelmente preocupado, não estava rindo, nem fazendo piadas como de costume. Essa foi uma das poucas vezes que o vi sério. Ele contou que Luan e Cabeção foram “pegos” no campo da comunidade e levados para a delegacia. Disse, também, que, para não causar problemas, seu filho, Luan, jogou o celular no mato quando viu os policiais perto. Um senhor se aproximou de nós enquanto conversávamos. Parecia amigo de Alison. Ele disse que os policiais ainda estavam apreendendo. Comentei que os vi apreendendo dois rapazes negros, enquanto liberaram três outros rapazes, todos brancos. O senhor, que por conta dos cabelos brancos aparentava ser idoso, disse: “Branco correndo é atleta, preto correndo é bandido”. Nesse momento chegou uma senhora e perguntou se estava tendo mototáxi. Respondi que não, por conta das apreensões policiais. Ela, então, falou: “Poxa, estou atrasada para buscar meu filho na creche”. Agradeceu-nos pela informação e seguiu em passos apressados em direção ao Morro.

Pedi licença a Alison e fui até uma das barraquinhas de camelôs, localizadas ao redor da praça. Havia duas mulheres com sacolas perguntando o que estava acontecendo para o senhor que vende carregador de celular. Ele respondeu que era uma operação do programa Niterói Presente. Uma delas, meio sem acreditar, perguntou: “Por isso que não está tendo mototáxi?!”. O rapaz confirmou que sim com a cabeça. As senhoras com as sacolas se aproximaram dos guardas e policiais que estavam com o colete do referido programa e reclamaram para que todos escutassem: “Niterói Presente? Niterói presente atrapalhando minha vida! Prendendo trabalhador e atrapalhando trabalhador”.

A fala indignada dessa senhora mostra a representação que fazia de si mesma e dos

14 O programa Niterói Presente é custeado pela Prefeitura para contribuir com o aumento do policiamento na cidade. Os policiais militares são credenciados para atuar nos bairros de Icaraí, Santa Rosa, Centro, Fonseca, São Francisco, Charitas e Jururuba. Disponível em: [http://www.niteroi.rj.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5636:2019-01-07-19-57-34](http://www.niteroi.rj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5636:2019-01-07-19-57-34). Acesso em: 20 jan. 2020.

mototaxistas enquanto trabalhadores. Essa identificação, porém, não era compartilhada pelos agentes de segurança pública. Como dito, constantemente, a falta de regulamentação por parte da prefeitura era usada como argumento por policiais e guardas municipais como razão pela qual os mototaxistas não poderiam permanecer na praça do Rink. Essa representação compartilhada pelos agentes de segurança pública se aproxima da definição de Guilherme dos Santos de cidadania regulada (1979). Esse autor mostrou que aconteceu na Era Vargas uma expansão dos direitos trabalhistas, mediante a centralização do poder executivo. Por conta disso, a garantia da cidadania e dos direitos sociais só era dada segundo o reconhecimento formal da profissão pelo poder executivo federal. Como podemos observar, essa representação ainda se faz presente no pensamento dos agentes de segurança pública, uma vez que eles não acreditavam que os mototaxistas poderiam estar nas ruas de Niterói para exercer seu trabalho, principalmente, pelo fato dessa atividade não estar regularizada.

Por outro lado, a partir da fala dessa senhora observamos também que o trabalho enquanto valor moral ainda era importante para a identidade social dos mototaxistas (GUEDES, 1997). Segundo a autora, a construção do homem/trabalhador leva em conta a ideia do “sacrifício” realizado por meio do trabalho e, também, considera o trabalho como valor moral central na identidade social do indivíduo. Entretanto, esse reconhecimento não deve ser realizado somente pelo próprio sujeito, mas, principalmente, pelos seus pares. Dessa maneira, as reclamações das senhoras foi uma maneira de reconhecer que os mototaxistas são vistos pelos demais moradores da “comunidade” como trabalhadores e não como “vagabundos” ou “bandidos” (forma que os policiais e outros usuários do trânsito reconhecem os mototaxistas). Por isso, a discriminação que elas sofriam por serem moradoras do Morro do Estado (não tendo acesso a serviço de transporte, por exemplo), também recaía sobre os mototaxistas, que não só faziam parte desse mundo, mas prestavam serviços a essa comunidade.

Além disso, a fala dos moradores do Morro do Estado que acompanhavam a atuação dos agentes do Estado não veiculava somente uma reclamação diante aquilo que viam, mas também contestava o não reconhecimento dos moradores do Morro do Estado enquanto sujeitos de direitos. Como mostra Luis Roberto Cardoso de Oliveira (2002), o respeito a direitos no Brasil está relacionado a manifestações de consideração e deferência. Desse modo, aquelas pessoas que não são identificadas em nossa sociedade como possuidoras de uma “substância moral digna” não têm garantidas para si o reconhecimento dos direitos de cidadania. Isso significa dizer que os moradores do Morro do Estado (mototaxistas, inclusive) não eram reconhecidos pelos agentes do Estado como pessoas possuidoras de uma substância moral característica de pessoas que mereciam o reconhecimento dos direitos e, por isso, não lhes eram garantidos o transporte,

o trabalho formal e nem a necessidade de mandato policial para receber qualquer tipo de revista.

No final desse dia, peguei carona com Felipe, também mototaxista nos horários de intervalo do trabalho, e contei o que ocorreu no dia. Depois de escutar o que eu disse, ele comentou:

Aí, agora você pode sentir na pele um pouco o que a gente vive. Você podia ter causado uma cena lá por causa do que eles te fizeram. Mas, não fez, tudo bem. Nada do que você fez ia afetar os caras [se referindo aos seus colegas mototaxistas]. A gente tá acostumado. Sempre tem isso na nossa vida. [ele ficou um tempo em silêncio]. Pow, eu sei que eles estão fazendo o trabalho deles, mas é mó humilhação, mó esculacho”

Fiquei sem saber o que comentar depois. Falei somente que estava indignada com tudo que tinha visto. Ele parou numa oficina de moto que tinha próximo a minha casa, disse que precisava ir ali conversar sobre sua moto. Desci e agradei pela carona. Fui embora para casa para anotar o que ainda estava fresco em minha memória. A todo o momento a fala de Felipe me passava na cabeça. Ficava imaginando tudo o que eles passam. Se eu (branca, de classe média e moradora da área universitária de Niterói), me senti coagida a apagar o vídeo, imagina o que esses mototaxistas não passam em seu cotidiano.

No momento em que escrevia meu diário de campo já associava os acontecimentos do dia com as análises realizadas por Pires (2011) na etnografia junto aos camelôs. Felipe utilizou a mesma categoria analisada pelo antropólogo para descrever o que tais trabalhadores vivem em seu cotidiano. O fato de estar acostumado com tal atitude demonstra que, para ele, tal infortúnio tornou-se uma “imprevisibilidade previsível”, suscetível de acontecer diante a maneira como se dá o acesso aos direitos no Brasil (PIRES, 2011). O não reconhecimento desses mototaxistas enquanto sujeito de direitos estava relacionado a esse insulto moral e físico, quase insuportável, realizado pelos agentes de estado em prol de retirá-los do espaço urbano.

Nesse sentido, acredito que os mototaxistas, a exemplo dos camelôs estudados por Pires (2019), podem ser classificados como sujeitos precários. Mesmo que a legalização do trabalho do moto táxi não passe pelos mesmos termos do direito administrativo que a camelotagem, o que me leva a aproximar esses grupos sociais são as privações de acesso igualitário ao uso do espaço público. Como é enfatizado pelo autor, essa precariedade está associada aos valores materiais e simbólicos representados por meio das desigualdades jurídicas a qual eles são expostos em sua existência cotidiana (PIRES, 2019).

Portanto, o estereótipo que acompanhava o fazer do mototaxista como alguém que trabalhava a favor do tráfico ou, pelo menos, que estava conivente com o que acontece em relação ao tráfico de drogas nas “comunidades”, marcava a relação dos meus interlocutores com alguns

agentes do Estado responsáveis pela regulação do espaço público. As agências do Estado não concediam aos mototaxistas nem o tratamento impessoal e anônimo, conferido àqueles que são reconhecidos enquanto indivíduos (e sujeitos de direitos), nem o tratamento “personalista” e hierárquico dedicado àqueles que são vistos enquanto pessoas (DAMATTA, 1997). Quando se tratava das documentações de seus veículos, eles podiam até ser considerados indivíduos ou, de outra maneira, sujeitos da lei, “... foco abstrato para quem as regras e a repressão foram feitas” (DAMATTA, 1997, p. 218). Como mostra Kant de Lima (2009), isso acontece devido à sensibilidade jurídica de nossa sociedade, já que a igualdade, por se identificar com a semelhança e não com a diferença, faz com que a sociedade seja composta de segmentos desiguais (em direitos e interesses) e complementares ajustados harmonicamente. Por conta disso, as regras gerais para toda pirâmide são aplicadas particularizadamente a diferentes sujeitos por distintas autoridades. No caso em questão, aos mototaxistas cabe a punição e repressão e não o acesso aos direitos (KANT DE LIMA, 2009).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após um período marcado pelo aumento da desigualdade social em Niterói, a gestão municipal de Rodrigo Neves procurou utilizar um discurso com base na gramática moral comumente utilizada por cidades globais quando se trata de formas de gerir o espaço urbano. A ideia foi mostrar uma imagem que Niterói proporcionava o direito à cidade para sua população e, por isso, tornou-se uma cidade moderna, sustentável e “construída para todos”. Entretanto, quando observamos as formas de circulação e regulação dos mototaxistas do Morro do Estado, percebemos que suas necessidades de ocupar o espaço urbano para exercer seu trabalho não eram garantidas e, por isso, eles não possuíam um pleno acesso ao direito à cidade. Frequentemente, eles eram impedidos de estar na principal praça do Centro da cidade para realizar seu trabalho. A falta de um regulamento formal desse ofício, inclusive, era argumento das agências de Segurança Pública para impedir que os mototaxistas permanecessem nessa praça.

Um dos fatores que pode ser explicativo dessa dificuldade que os mototaxistas tinham em circular e permanecer no Centro da Cidade é que, em diferentes momentos sócio-históricos, a construção do espaço urbano niteroiense foi destinada a um público de consumo vindo de uma aristocracia e que ocupa as classes média e média alta. Nesse sentido, as diferentes representações que foram desenvolvidas sobre a Cidade Sorriso sempre enfatizavam que essa cidade



não era para todos, ao menos não igualmente. Por isso, a concepção de ordem que a sociedade niteroiense procurou ser reconhecida não comporta a presença de um ponto de moto táxi numa das principais ruas de Niterói.

Como relatei, os mototaxistas não conheciam nem utilizavam o conceito de direito à cidade (HARVEY, 2010; LEFEBVRE, 2008). A intenção deles era, sobretudo, ter direito ao trabalho, tendo, com isso, sua identidade de trabalhador reconhecida pela sociedade. Os demais moradores do Morro do Estado os reconheciam enquanto trabalhadores, mas essa identificação não era compartilhada pelos agentes de segurança pública. Ao contrário, as agências de segurança pública reprimiam esses sujeitos, assim como aconteceu no dia 21 de agosto de 2018.

A representação compartilhada pelos agentes de segurança pública utilizava o argumento de que o ofício dos mototaxistas não estava regulamentado pela prefeitura e, por isso, eles não podiam trabalhar nas ruas do Centro de Niterói. Essa visão não está relacionada somente com o caso empírico em questão, mas também recai sobre outros trabalhadores informais. De acordo com essa representação, aqueles que não possuem esse reconhecimento formal por parte do poder executivo estatal acabam por ser vistos como “vagabundo” ou “bandido” (GUEDES, 1997). Além disso, assim como aconteceu na etnografia de Pires (2011), os mototaxistas também classificaram a ação que os policiais tiveram no dia 21 de agosto de 2018 como um “esculacho” (PIRES, 2011). Nesse sentido, podemos entender que o direito ao trabalho do qual os mototaxistas necessitavam era muito mais do que a garantia formal dada pela legislação e, sim, o reconhecimento de que eles eram sujeitos de direito.

Cabe, ainda, destacar que a implementação da legislação formalizando o trabalho dos mototaxistas em Niterói também não garante que as barreiras simbólicas e morais deixem de existir, já que são elas que limitam a presença dos mototaxistas as proximidades de sua comunidade. Enquanto a presença dos motoristas for encarada como um incômodo a imagem que a sociedade niteroiense construiu sobre a Cidade Sorriso, eles terão dificuldade de exercer o seu trabalho. Isto é, para conseguirem ter os direitos ao trabalho contemplados, os mototaxistas precisam também ter direito de estar e ocupar o espaço público niteroiense.

Com isso, pode-se dizer que procurei pôr em evidência uma representação local sobre o direito à cidade. Nesse caso, a necessidade do direito à cidade está relacionada à possibilidade de estar no espaço público livremente para exercer o seu trabalho. Para essa reflexão, os trabalhos de Lefebvre (2008) e de Harvey (2014) sobre o direito à cidade são essenciais, já que nos auxiliam a entender que todos os grupos (inclusive os que estão à margem da sociedade) devem fazer parte da construção e da ocupação do espaço urbano. Sobre a incorporação do direito à cidade para o contexto empírico brasileiro, enfatizei que alguns teóricos (FERNANDES, 2007;



PLYUSHTEVA, 2009; QUEIRÓZ RIBERIRO, 2003) reconhecem a importância desse conceito em alguns avanços sobre as políticas de gestão do espaço urbano no Brasil, mas ainda acreditam que é preciso uma mobilização sociopolítica para que o direito à cidade seja implementado em termos práticos no Brasil. Ou seja, de acordo com essa visão, o direito à cidade ainda não é efetivado porque as cidades brasileiras ainda se constroem seguindo a lógica do interesse privado e das políticas neoliberais de mercado.

Entretanto, para entender como o conceito de direito à cidade pode ser utilizado no Brasil, devemos ir além das desigualdades impostas pelas diferenças entre classes sociais. Isso porque a teoria de direito à cidade foi apresentada pela primeira vez por Lefebvre, em 1968, num contexto marcado por manifestações e protestos franceses, o que nos leva a imaginar se essa categoria diz respeito a maneira como se estabelecem as ideias de igualdade e diferença no espaço público francês (MOTA, 2014).

Quando se pensa em direito à cidade no Brasil é preciso também levar em conta as práticas e representações presentes a respeito do nosso espaço público. Nesse sentido, a definição de direito à cidade passa, também, pelo desafio de se contrapor a concepção de espaço público como projetado e controlado pelo Estado (ou apropriado por indivíduos ou grupos), tomando-o, ao invés disso, como espaço produzido e negociado por todos (KANT DE LIMA, 2000). No caso em questão, observou-se que as regras que determinavam a presença e circulação dos mototaxistas nas ruas de Niterói eram apropriadas por diferentes agentes do Estado e aplicadas segundo as malhas policiais vigentes no momento (Kant de Lima, 2019).

Somado a isso, além de sermos desiguais em interesses, somos também no plano do direito. Por isso, quando se pensa em direito à cidade no Brasil, além de se levar em conta como as desigualdades materiais das classes sociais se refletem na constituição do espaço urbano, é preciso considerar também a desigualdade de acesso a direitos de acordo com a nossa sensibilidade jurídica. Ao contrário do caso francês, o modelo jurídico de nossa sociedade é composto por segmentos desiguais (em direitos e interesses) e complementares ajustados harmonicamente. Por conta disso, as regras gerais para toda pirâmide são aplicadas a diferentes sujeitos por distintas autoridades (KANT DE LIMA, 2019).

No caso dos mototaxistas, apesar de haver uma lei regularizando o trabalho dos mototaxistas, isso não significa que os agentes do Estado responsáveis pelo controle do espaço urbano vão tratá-los como indivíduos que possuem direitos. Os agentes do Estado não reconhecem os mototaxistas enquanto semelhantes, por isso, não lhes é garantido o acesso aos direitos. Ou seja, o direito à cidade e o direito ao trabalho aos mototaxistas estão obstaculizados, sobretudo, pela naturalização da desigualdade (de direitos e interesses) própria da sensibilidade jurídica.

ca brasileira (KANT DE LIMA, 2019). Portanto, é importante problematizar as categorias se pretendem universais, como é o caso do direito à cidade, haja vista que na prática, estas “...se manifestam de acordo com as cosmologias locais e são apropriadas, lidas e incorporadas pelos atores no espaço público de modo diverso” (SILVA, 2017, p. 181).

## REFERÊNCIAS

1. BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor**. Brasília: DENATRAN, 1998. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm). Acesso em: 19 jul. 2021
2. BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em 19 de julho de 2021.
3. CARDOSO DE OLIVEIRA, L. R. **Direito legal e insulto moral: dilemas da cidadania no Brasil, Québec e EUA**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.
4. CEFAÏ, D.; MELLO, M. A. S.; MOTA, F. R.; VEIGA, F. B. Arenas públicas: por uma etnografia da vida associativa. In: CEFAÏ, D.; MELLO, M. A. S.; MOTA, F. R.; VEIGA, F. B. (org.). **Arenas públicas: por uma etnografia da vida associativa**. Niterói: EDUFF, 2011. p. 9-63.
5. DAMATTA, R. **A casa e a rua**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1997.
6. FERNANDES, E. Constructing the “Right to the City” in Brazil. **Social & Legal Studies**, Londres, v. 16, n. 2, p. 201-219, 2007. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0964663907076529>. Acesso em: 19 jul. 2021.
7. HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
8. GUEDES, S. L. **Jogo de corpo: um estudo de construção social de trabalhadores**. Niterói: EDUFF, 1997.
9. KANT DE LIMA, R. Carnavais, malandros e heróis: o dilema brasileiro do espaço público. In: GOMES, L.G.; BARBOSA, L.; DRUMMOND, J. A. (org.). **O Brasil não é para principiantes**. Rio de Janeiro: FGV, 2000. p. 105-124.
10. KANT DE LIMA, R. Sensibilidades jurídicas, saber e poder: bases culturais de alguns aspectos do direito brasileiro em uma perspectiva comparada. **Anuário Antropológico**, Brasília, v. 35, n. 2, p. 25-51, 2009. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/>

- anuarioantropologico/article/view/7026. Acesso em: 19 jul. 2021.
11. KANT DE LIMA, R. **A polícia da cidade do Rio de Janeiro: seus dilemas e paradoxos**. Rio de Janeiro: Lumen Júris, 2019.
  12. LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.
  13. MARICATO, E. O automóvel e a cidade. Santa Maria: **Ciência & Ambiente**, n. 37, p. 5-12, jul./dez. 2008.
  14. MOTA, F. R. **Cidadãos em toda parte ou cidadãos à parte?** Demandas de direitos e reconhecimento no Brasil e na França. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.
  15. NITERÓI. Lei nº3163, de 19 de agosto de 2015. **Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais de transporte de passageiros**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/n/niteroi/lei-ordinaria/2015/316/3163/lei-ordinaria-n-3163-2015-regulamenta-o-exercicio-das-atividades-dos-profissionais-em-transporte-de-passageiros-conhecido-como-mototaxista-no-municipio-de-niteroi-e-da-outras-providencias>. Acesso em 19 jul. 2021.
  16. PIRES, L. S. **Esculhamba, mas não esculacha!** Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil. Niterói: EDUFF, 2011.
  17. PIRES, L. S. Transportes públicos, cidadania e política: grandes eventos e ‘globalização’ no Rio de Janeiro. **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, Rio de Janeiro, n. 3, p. 13-29, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/23109>. Acesso em: 19 jul. 2021.
  18. PLYUSHTEVA, A. The Right to the City and the Struggles Over Public Citizenship: Exploring the Links. **The Urban Reinventors Online Journal**, n. 3, p. 1-5, 2009.
  19. QUEIROZ RIBEIRO, L. C. O Estatuto da Cidade e a questão urbana brasileira. In: RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. (org.). **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Cidade**. Rio de Janeiro: Revan, 2003. p. 11-26.
  20. ROCHA, T. M. A. **“Niterói para pessoas?”** Práticas e representações sobre mobilidade urbana de mototaxistas. 2020. 272 f. Orientador: Edilson Márcio da Silva Tese (Doutorado em Antropologia) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2020.
  21. SÁNCHEZ GARCIA, F. Buscando um lugar ao sol para as cidades: o papel das atuais políticas de promoção urbana. **Revista Paranaense de Geografia**, n. 4, 1999.
  22. SANTOS, W. G. **Cidadania e justiça: a política social na ordem brasileira**. Rio de Janeiro: Campos, 1979.
  23. SASSEN, S. **The Global City: New York, London and Tokyo**. Princeton: Princeton University Press, 2001.

24. SILVA, E. M. A. Entre o particularismo e o universalismo: dilemas da cidadania no Brasil e na França. **Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, Rio de Janeiro, v. 10, p. 180-188, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/dilemas/article/view/7754/7590>. Acesso em: 19 jul. 2021.

*Talitha Mirian do Amaral Rocha*

Doutora e Mestre em Antropologia pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense. Bacharel e Licenciada em Ciências Sociais pelo Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense. Pesquisadora do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia - Instituto de Estudos Comparativos em Administração de Conflitos. ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5912-3425>. E-mail: [tmirian@hotmail.com](mailto:tmirian@hotmail.com).