

Artigo – Seção Administração Brasileira

A autoconfrontação como dispositivo ergológico para pesquisas sobre organização do trabalho: estudo com agentes de trânsito no Município de Betim MG

*Angelica da Silva Costa**Centro Federal de Educação Tecnológica**Admardo Bonifácio Gomes Junior**Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais*

RESUMO

O objetivo deste artigo é refletir sobre a autoconfrontação como dispositivo ergológico e suas contribuições metodológicas para as pesquisas sobre trabalho no campo da Administração, a partir de resultados obtidos em uma pesquisa com agentes de trânsito no município de Betim. Como método, tratou-se de estudo qualitativo, descritivo, que empregou, como instrumento de produção de dados, a técnica da autoconfrontação simples e cruzada, a amostra foi composta pelas confrontações realizadas entre uma dupla de trabalho, durante um ano. Como principais resultados, foi possível observar como a confrontação entre os trabalhadores e sua imagem em trabalho permitiu que eles revivessem as experiências de suas escolhas e da forma de mobilizar seu saber, seus valores, sua compreensão do contexto e, sobretudo, do que é requerido de seu corpo no trabalho. Além da validade do método para a investigação da organização e melhoria das condições de trabalho, na perspectiva ergológica.

Palavras-chave: Autoconfrontação; Trabalho; Ciências Sociais Aplicadas; Ergologia.

ABSTRACT

The objective of this article is to reflect on self-confrontation as an ergological device and its methodological contributions to research about work in the field of Administration, based on results obtained in a survey applied to traffic agents in the municipality of Betim. As a method, this study was a qualitative, descriptive study. It used, as an instrument of data production, the technique of simple and cross-confrontation, the sample was composed of the confrontations carried out between a working pair, during a year. As main results, it was possible to observe how the confrontation between the workers and their image at work allowed them to relive the experiences of their choices and their way of mobilizing knowledge, their values, their understanding of the context and, above all, of what is required of their bodies at work. In addition to the validity of the method for investigating the organization and improving working conditions, from an ergological perspective.

Keywords: Self-confrontation; Work; Applied Social Sciences; Ergology.

INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é refletir sobre a autoconfrontação como dispositivo ergológico e

suas contribuições metodológicas para o campo das ciências sociais aplicadas, a partir de resultados obtidos em uma pesquisa com agentes de trânsito no município de Betim.

A linguagem é o meio de falar sobre a experiência, de revivê-la, antecipar a história e construir saberes sobre o trabalho, (re) significando a atividade indefinidamente. Nesse sentido, ela é muito importante na abordagem ergológica cujo objetivo é conhecer e intervir nas situações de trabalho para transformá-las. A ergologia, como *démarche* de análise das situações de trabalho, também compreende que o trabalho prescrito, a tarefa posta, nunca é igual ao trabalho real, que corresponde àquilo que o trabalhador tem que gerir para completar sua atividade. Também compreende que a relação entre o que se faz, e o que se é capaz de dizer sobre isso, é igualmente complexa, revestida de variabilidade, de riqueza, sobre a qual não há uma compreensão unívoca, é um debate, uma dramática (Schwartz, 2000).

Nesta pesquisa, adotamos a epistemologia de Yves Schwartz, que propõe a ergologia como uma abordagem de investigação do trabalho, tomando-o como atividade humana industriosa, fundada em “um ponto de vista antropológico” (Durrive, 2011, p. 50). Nesse sentido, foram elaboradas considerações sobre o trabalho humano – (aqui, o trabalho dos agentes de trânsito no município de Betim- MG), tomando parte no ponto de vista dos próprios trabalhadores sobre essa atividade. Na busca pela ressignificação desses valores, saberes, normas, dimensões menos aparentes na atividade e, muitas vezes, inconscientes para os trabalhadores, empregamos, durante a pesquisa, o método da autoconfrontação simples e cruzada como instrumento de produção de dados, submetendo esses resultados a discussões essencialmente ergológicas da atividade de agentes de trânsito no município de Betim.

Assim, foi preciso eleger um instrumento de produção de dados que privilegiasse o ponto de vista desses agentes, já que a abordagem ergológica se debruça especialmente sobre a atividade de trabalho privilegiando ponto de vista daquele que desenvolve este trabalho (SCHWARTZ, 2000). Então, o instrumento de produção de dados que pareceu mais adequado foi o das entrevistas em autoconfrontação e confrontação cruzada.

É preciso dizer que a relevância da atividade de trabalho dos agentes de trânsito já tem sido reconhecida, ganhando atenção nas pesquisas sobre trabalho, nos referenciais teóricos da ergonomia, da psicodinâmica do trabalho e da psicossociologia do trabalho, notadamente, com os estudos de Lancman (2007), Gonçalves et al., (2005) e Lancman; Sznelwar; Jardim (2007) e Gonçalves et. al., (2005), que buscaram analisar a atividade de trabalho de agentes de trânsito no município de São Paulo, sobre melhores práticas ocupacionais capazes de intervir melhor nas situações de trabalho dos agentes.

As discussões foram tratadas sob o amparo do referencial da ergonomia e partiam de uma análise ergonômica do trabalho (AET). E se dedicavam a desvendar fatores como vivências de prazer e sofrimento no trabalho, absenteísmo e envelhecimento precoce. Entretanto, neste artigo buscamos por uma perspectiva mais íntima da atividade, o que se faz, porque se faz, e que valores, saberes é preciso o que é preciso mobilizar de si para realizar a atividade

Os resultados apontam para as compreensões dos próprios agentes sobre as experiências vivenciadas, entre normas e renormalizações, o encontro entre os trabalhadores e sua atividade, a partir da dialética entre trabalho e linguagem e as representações que os agentes fazem de si e de seus pares em atividade. Como conclusões, aponta-se que a análise e intervenção na atividade, a partir da perspectiva ergológica, pode produzir compreensões das situações reais, dando passagem às mobilizações, usos de si, renormalizações convocados pela atividade, além da atenção às questões que se desdobram disso, inclusive com reflexos nos interesses políticos, econômicos e da gestão (Guimarães, 2012; Schwartz; Durrive, 2013).

DIZER DO TRABALHO: A PERSPECTIVA ERGOLÓGICA

A abordagem ergológica se apresenta, não como uma nova disciplina no campo das ciências sociais e suas investigações acerca do trabalho humano, mas como um caminho, uma *démarche*, uma perspectiva que permite acessar desde o mais macro até o mais infinitesimal quando se trata da atividade de trabalho humana. Ela não se resume a um campo do conhecimento, mas se aplica à produção deste conhecimento, de forma multidisciplinar, nos campos da educação, direito, Administração (Schwartz & Durrive, 2010).

Para a abordagem significa tudo o que circunda e interfere na atividade importa para

melhor conhecê-la, desde os procedimentos padronizados, as antecipações e abstrações, até as recriações que se encadeiam no momento oportuno de agir. Sobre o conceito de normas antecedentes, têm-se que são mandamentos, normas imbrincadas que orientam, transformam e pesam sobre atividade. Podem ser normas formais e escritas ou não formais, não escritas, não codificadas, coletivas, que estão postas no meio e demandam uma ou outra atuação do sujeito diante da situação concreta que se apresente durante o trabalho (Schwartz & Durrive, 2010).

Para compreender o caráter ergológico das discussões, alguns conceitos são fundamentais, além de recorrentes no processo de produção de análise de dados. Tais conceitos foram organizados em unidades de análise das situações concretas de trabalho, sempre com atenção ao fato de que “a vida ultrapassa sempre, infinitamente, os conceitos que os homens forjaram para pensá-la. Trabalhar será sempre questão de confrontação da inteligência humana às incertezas do momento presente” (Duraffourg, 2007, p. 69).

Em primeiro lugar, apresenta-se o conceito de normas antecedentes. Na dimensão dessas normas imperam toda uma gama de normas imbricadas, com maior amplitude que o mero elenco de processos e comportamentos, portanto, é preciso conceituar que as normas antecedentes são aquelas que estão postas no meio, não dependem da atuação e da compreensão do sujeito. As normas antecedentes podem ser formais, mandamentos escritos, codificados, que não demandam uma interpretação do indivíduo, e não formais, mandamentos coletivos da dimensão dos saberes, valores (Schwartz & Durrive, 2003).

Já sobre a concepção de trabalho, atividade, ação, a ergologia propõe o conceito de uso de si. Por esse conceito, é preciso compreender o trabalho como mais que a execução técnica, padronizada, um conjunto de ações previamente selecionadas e possíveis de serem antecipadas, como tem sido visto no campo da gestão do trabalho no serviço público. Todo oposto, a abordagem ergológica, ao intervir nas relações de trabalho, parte da postura de que o trabalho e o homem são indissociáveis. Significa dizer que o engajamento do homem na atividade de trabalho, para a consecução de seus fins, é atravessado por tudo o que o compõe, experiência, atividade renormativa (debate de normas), força corporal, inteligência, crenças e percepções. Tudo isso também atravessa esse corpo-si, em grande medida. Trabalhar é, então, uma via de mão dupla, e gerenciar o trabalho é estar atento a essa dialética (Schwartz, 2014).

Os usos de si, por si, no campo do trabalho são aqueles por meio dos quais o trabalhador reconstrói certos modos de ser e estar no ambiente de trabalho, isto é, ele descobre e constrói novos significados para viver, ser, compreender a atividade e sobreviver nela (ou a ela). É certo que em algumas atividades os aspectos técnicos e normativos são bem elaborados, precisos, mas sempre serão insuficientes quando as situações, tão cotidianas quanto surpreendentes, se mostram no trabalho convocando, portanto, uma atividade de reinvenção por parte do trabalhador, a partir de sua compreensão acerca do melhor uso que pode fazer de si para desenvolver a atividade. Imperativo apontar que em certas profissões, há normas bem precisas, mas na realidade, elas sempre são insuficientes (Schwartz, 2008).

O que leva ao conceito de “corpo-si”, também desenvolvido por Yves Schwartz na década de 1980. Este termo foi usado pelo filósofo e epistemólogo para fugir a uma dupla armadilha intelectual, qual seja, o desgaste do termo “sujeito” que passa a ser usado sem muito critério e para designar uma infinidade de comportamentos, sentimentos e subjetividades sem que haja uma investigação profunda de suas motivações, especialmente, no campo do trabalho (Schwartz, 1987; 2014). Em segundo lugar, a escolha da palavra corpo, seguida de um pronome si, reforça a ideia de que o homem carrega consigo tudo o que apreende durante sua experiência de vida para o trabalho. Não há como dissociar o homem que trabalha, isto é, desenvolve sua atividade, do homem que pensa, que renormaliza, que opta por agir desta ou desta forma diante do imprevisto na atividade. Esse corpo é composto, atravessado, por diferentes dimensões como as sociais, políticas, religiosas, carrega em si as normas que criou e aquelas a que foi exposto e, por isso mesmo, coloca todo o conjunto em jogo no trabalho (Schwartz, 2014).

Portanto, Yves Schwartz apresenta o corpo-si, não como uma entidade imaterial, uma simples subjetividade, no sentido gasto da palavra. Mas representando tudo aquilo que compõe a singularidade do homem no trabalho, aqui compreendido, seu corpo físico, sua experiência sobre (e com) a atividade, suas relações com aqueles que circundam seu trabalho. Quando Schwartz (2000), remete ao uso de si, pelo qual o trabalho é sempre uma atividade de si, para

si e para os outros, portanto, jamais solitário, ele aponta para o fato e que a atividade somente pode existir coletivamente, seja pelos pares que realizam juntos aquela atividade, seja pelo destinatário final dela. A atividade sempre estará a serviço de si e dos outros e faz com que a pessoa realize micro escolhas, por tal ou tal atuação, por uma ou outra entonação da voz, por este ou aquele comportamento perante o usuário e, por isso, renormalizando a todo o tempo o que estava previsto para esta atuação (Schwartz, 2014).

O emprego da autoconfrontação como dispositivo ergológico, na investigação acerca da organização do trabalho dos agentes, ajudou a revelar os aspectos mais invisíveis do trabalho, além revelar os limites onde a atividade demandava um trabalho individual e quando ela se apresentava de forma coletiva. Este dispositivo também lançou luz sobre o caráter flutuante deste coletivo, entre outras questões importantes que emergiram nas discussões dos resultados. Sendo esta uma técnica desenvolvida, primeiramente, no escopo da clínica da atividade, esta pesquisa demonstrou como ela se comportava quando deslocada de sua base teórica original para ser utilizada em pesquisas essencialmente ergológicas. Assim, como é próprio da ergologia, ao nos debruçarmos sobre a atividade de trabalho dos agentes de trânsito, também renormalizamos, à medida que era requerido pelo campo e pelos procedimentos metodológicos de produção e análise dos dados. Isto não é impossível, tampouco invalida a pesquisa, se a consideramos como uma atividade humana industriosa (Faïta, 2010).

A autoconfrontação se aproxima da abordagem ergológica em proporcionar um ambiente dialógico para refletir sobre as situações de trabalho e intervir nessas situações a fim de transformá-las. O principal suporte linguístico empregado na técnica de observação é a imagem, assim, foi preciso elaborar um trabalho prévio de filmagem do cotidiano de trabalho dos agentes, notadamente as atividades que apresentavam maior conflito entre os sujeitos e, posteriormente, confrontá-los com essas imagens (Faïta & Vieira, 2003).

A autoconfrontação simples e confrontação cruzada

Sobre a técnica da autoconfrontação simples e cruzada, empregada como instrumento de produção de dados, é preciso dizer que esta é uma técnica desenvolvida, primeiramente, no campo da clínica da atividade e que avançou, a partir da década de 1990, com os trabalhos de Yves Clot e Daniel Faïta, sobretudo no que se refere à experiência linguística e discursiva nas pesquisas sobre a atividade humana (Souza, 2019).

As técnicas de filmagem e confrontação do homem com sua atividade, ainda que de forma diferente, também foram empregadas por Ivar Oddone, ainda da década de 1970, com as investigações conduzidas no MOI (Movimento Operário Italiano). O princípio investigativo idealizado por Oddone (2007), buscava estreitar os laços entre pesquisador e pesquisados, formando uma comunidade científica ampliada, em cujas estratégias e a experiência com as situações e trabalho fossem discutidas, explicitadas e socializadas. Esse tipo de técnica, ainda permite contornar um problema comum a diferentes pesquisas sobre o trabalho: os obstáculos no acesso dos pesquisadores ao cerne da atividade. Portanto, permite ao pesquisador acessar, levam o trabalhador a deixar ver, mostrar sua atividade e tudo o que a compõe vivendo essa experiência junto com o investigador (Oddone; Re & Briante, 1981).

As pesquisas que se debruçam sobre investigações no coletivo de trabalho avançaram também no escopo da clínica da atividade, principalmente com os trabalhos de Yves Clot e Daniel Faïta, no que se refere à experiência linguística, discursiva na pesquisa. Para este artigo, foi empregada a técnica da autoconfrontação, simples e confrontação cruzada. No Brasil, as pesquisas que empregam os instrumentos da autoconfrontação e da confrontação cruzada ainda são incipientes, sendo utilizados majoritariamente em pesquisas desenvolvidas no escopo da análise do trabalho docente, buscando por resultados como o agir, o gesto e o gênero profissionais (Fazion & Lousada, 2016). Por isso, nosso interesse em evidenciar a validade do método em duas perspectivas ainda pouco exploradas, quais sejam, como dispositivo ergológico e como método de análise das situações de trabalho no campo das Ciências Sociais aplicadas, notadamente, da Administração.

De fato, a autoconfrontação se mostrou, ao longo da pesquisa, como um dispositivo ergológico relevante para análise da atividade dos agentes de trânsito. Isto porque, permitiu ler os dados a partir de uma dupla antecipação sobre as situações de trabalho, primeiro através da linguagem em atividade e depois pela linguagem sobre a atividade. Sobre esta dupla

antecipação, Durrive e Schwartz (2008, p. 27) ensinam:

Como o ilustra a diferença prescrito e real, a linguagem e a actividade estão em relação de dupla antecipação. A linguagem, particularmente no seu uso delimitado, normalizado [uso de “conceitos”], antecipa a actividade e para isso tem necessidade de fazer como se as coisas fossem relativamente estáveis, invariáveis; a seguir, a actividade, totalmente mergulhada na história em curso, ultrapassa por sua vez a linguagem devido à variabilidade, antecipa o que será necessário depois procurar exprimir em palavras. São dois registos que se encontram em dialéctica permanente. A sua superação recíproca produz sempre mais história, sempre mais saberes.

Além de permitir ao trabalhador reviver a experiência da actividade e elaborar, para o outro e para si, os porquês entrelaçados intuitivos em suas escolhas entre o trabalho prescrito e o trabalho real, dadas as infidelidades a serem geridas no meio, este dispositivo permitiu aos pesquisadores mobilizar sua inteligência para olhar o que não é facilmente percebido na organização do trabalho. Dito de outra forma, nos tornou sensíveis a “todas as variabilidades, a todas as dificuldades, a todas as tensões” que emergem na actividade dos agentes de trânsito (Schwartz & Durrive, 2010, p. 137).

MÉTODO

Trata-se de uma pesquisa que adotou uma postura epistemológica essencialmente qualitativa, capaz de favorecer uma reflexão crítica, e um saber acumulado sobre diferentes aspectos da actividade de trabalho, em singularidade e profundidade. Quanto aos meios, empregou uma combinação de técnicas para a produção dos dados acerca do seu objeto, sendo, uma fase documental, em que foram estudadas as legislações pertinentes ao trabalho dos agentes de trânsito, desde o mais macro, âmbito Federal como as normas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Constituição Federal e Código de Trânsito Brasileiro (CTB), até o mais micro como as normas estaduais e municipais, além de escala de trabalho e Código de Ética dos agentes de trânsito no Município de Betim (Portaria ECOS nº 202/2018).

Após, iniciamos a etapa de aproximação do campo, que ocorreu entre os meses de junho a setembro de 2018, por meio de contato com a Diretoria de Transporte e trânsito da empresa, que franqueou a entrada dos pesquisadores, após apresentação de um roteiro e storyboard da pesquisa, a leitura do Termo de Consentimento livre e esclarecido, esclarecimento acerca de questões éticas de pesquisa e assinatura de um termo de cooperação entre as partes.

Houve, ainda, uma fase de observação participante em que os pesquisadores acompanharam o cotidiano de trabalho dos agentes de trânsito no município de Betim, in locu, em dois turnos de trabalho, três vezes por semana, entre os meses de março a junho de 2019. Por fim, uma fase de aplicação de procedimentos próprios da autoconfrontação e confrontação cruzada.

Esta fase seguiu o planejamento proposto por Faïta e Vieira (2003, p. 29), com: a) constituição e um grupo de análise (coletivo de trabalho), que nessa fase recebeu o nome de Entidade Coletiva Relativamente Pertinente (ECRP) para melhor se adequar aos ensinamentos da ergologia. Também nesta fase foram discutidas e selecionadas as tarefas a serem registradas em filme, isto é, as tarefas mais controversas para a ECRP; A escolha da ECRP foi por amostragem não probabilística; b) O registro fílmico e a realização das autoconfrontações simples e cruzadas mobilizando a conjugação das experiências, entre os meses de julho e agosto de 2019; c) o retorno do trabalho de análise ao coletivo profissional (Faïta & Vieira, 2003). Que aconteceu de forma individual aos participantes da pesquisa interessados nos resultados, nos meses de outubro e novembro de 2019.

A ECRP, formada inicialmente por 12 agentes, definiu as seguintes actividades a serem registradas:

- Atuação em semáforo defeituoso;
- Fiscalização do estacionamento regulamentar (Idoso/deficientes/carga e descarga, R6C

e R6A – Proibição de parada/estacionamento); Fiscalização de Estacionamento rotativo;

- Travessia de pedestres em porta de escola
- Presença em pontos estratégicos.

As filmagens, a seleção dos trechos e a confrontação seguiram o planejamento da tabela 1:

Tabela 1 - Planejamento de filmagem e confrontação

Tarefa Filmada	Tempo de filmagem	Recorte para confrontação	autoconfrontação	Confrontação cruzada
Semáforo	2 horas	10 min	40 min	42 min
Estacionamento regulamentado	1 hora	15 min	30 min	38 min
Travessia da porta de escola	3 filmagens de 40 min	2 filmagens de 10 minutos	37 min	45 min
Presença (P.A)	2 filmagens de 1 hora	2 filmes e 11 e 15 min	55 min	57 min

Fonte: autores (2020).

Os encontros se iniciavam com uma nova leitura do Termo de Consentimento livre e esclarecido a cada um dos participantes, também eram explicados novamente os objetivos do estudo, os limites da participação e o direito ao anonimato. As imagens selecionadas eram mostradas ao participante e, após ele se assistir no desenvolvimento da tarefa, o diálogo se iniciava com o mesmo comando: “Me diga o que você está fazendo!”. Quando da confrontação cruzada, o comando era “E aqui, o que está acontecendo?”. A partir daí as questões fluíam de acordo com o que o participante tinha (ou queria) expor.

Vale ressaltar que, nesta etapa, as imagens eram assistidas e discutidas apenas entre o voluntário e os pesquisadores, não havia participação do coletivo nas discussões, o interesse nesta fase era sobre as interpretações individuais dos aspectos visíveis e invisíveis do trabalho, sobre as atividades “impedidas ou contrariadas” (Cunha & Lamcombez, 2008, p. 26). Em um segundo momento, houve as sessões e confrontação cruzada, em que as duplas se assistiram juntas, debatendo entre si suas percepções sobre as questões engendradas na atividade, os modos de fazer, os valores e os saberes invocados nas imagens (Cunha & Lamcombez, 2008).

As confrontações ocorreram no ambiente de trabalho, em um espaço que é utilizado exclusivamente pelos agentes, denominado “central de operações”. A escolha dos trabalhadores foi pela realização das entrevistas em autoconfrontação e confrontação cruzada somente aos fins de semana, quando havia apenas agentes de trânsito na empresa. Os dados produzidos, ainda, foram submetidos à análise de conteúdo (Bardin, 1977), é preciso dizer que o método de Bardin sofreu adequações a fim de se alinhar à perspectiva ergológica que compreende que os modelos e técnicas são importantes na atividade de pesquisa, embora sempre insuficientes, devendo ser renormalizados conforme o campo demande. Isto porque, “a vida ultrapassa sempre, infinitamente, os conceitos que os homens forjaram para pensá-la” (Dourafforg, 2007, p. 69).

A categorização e a análise dos dados utilizaram também as perspectivas teóricas do linguista Daniel Faíta (2013) no que ele discute a relação enigmática e, ao mesmo tempo dotada de potencialidades, entre trabalho e linguagem. Respeitando os princípios metodológicos da análise de conteúdo e a forma de se produzir saberes próprios da ergologia, as representações produzidas nas entrevistas em autoconfrontação e confrontação cruzada foram organizadas em categorias de pesquisa. Essas categorias se referem às tarefas sobre as quais a entidade coletiva de trabalho apontou as maiores controvérsias, ou que tornam o trabalho impossível/inviável. Já os principais conceitos ergológicos aparentes no discurso dos agentes,

ainda que não sob os mesmos nomes, foram organizados como unidades de análise, conceitos sobre os quais seriam lidas as confrontações (Perez & Messias, 2013).

CONFRONTANDO O TRABALHO NO TRÂNSITO: DANDO VOZ À ATIVIDADE

A Christine Noël - Geralmente pensamos que o fato de falar é natural, algo que seria próprio do homem. Além disso, pensamos que, a partir do momento em que sabemos fazer alguma coisa, deveríamos saber dizer o que fazemos [.....]

Daniel Faïta – Proponho uma frase mais concisa mas, espero, mais consistente: Dizer não é coisa simples [.....] (NOËL; FAÏTA, 2010, p. 165 in SCHWARTZ, Yves; DURRIVE, Louis. Trabalho e ergologia. In: Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana. Niterói: Eduff, p. 25-36, 2010).

Nas discussões a seguir, apresentamos as análises dos dados produzidos durante as confrontações. Este capítulo privilegia o ponto de vista dos agentes sobre sua atividade, ele foi organizado para expor as angústias, as demandas, as saídas que os trabalhadores constroem para realizar a tarefa, suas compreensões sobre a dinâmica do trabalho, acerca das prescrições e do que fazer com elas no espaço da vida real. Também se ampara sobre o valor que a profissão possui para eles e como eles gostariam que ela fosse vista pela coletividade. Durante as confrontações, foi possível notar que, ao serem questionados sobre as escolhas que faziam em determinados contextos da atividade, os agentes apresentavam certas dificuldades em descrever as tarefas.

Entretanto, quando confrontados com sua imagem durante o fazer e, novamente, questionados, sua narrativa ultrapassava os limites da descrição de protocolos e assumia uma defesa da atividade, permitia reviver a experiência de suas escolhas e da forma de mobilizar seu saber, seus valores, sua compreensão do contexto e, sobretudo, e do que é requerido de seu corpo no trabalho. E quando se diz o corpo, na perspectiva ergológica, isto compreende a inteligência, a história, a força física, a experiência de vida e o olhar para o mundo, o corpo-si.

A fiscalização do estacionamento regulamentado: “sempre vai ter conflito”

Dentre as tarefas prescritas ao trabalho trânsito, como norma antecedente, existe o dever de implantar, manter e operar o sistema de sinalização (artigo 181, inciso III, CTB). Na ocasião em que formamos a Entidade Coletiva Relativamente pertinente (ECRP) a fim de definir as atividades problemáticas a serem registradas em filme e, posteriormente, confrontadas, a tarefa de fiscalizar os pontos de estacionamento regulamentados, entre eles, as vagas com destinação específica, como as de idoso, pessoas com deficiência e estacionamento rotativo (R6-b, carga/descarga/ Idoso / Deficiente / Estacionamento Rotativo), logo foram levantadas, como uma das mais tensas até mesmo entre os agentes.

Entre as principais queixas dos agentes, estava o fato de que as pessoas que desejem estacionar nas vagas destinadas ao estacionamento rotativo (aquele em que é preciso obter o talão azul), não param portando o cartão de rotativo e compreendem que o agente, ao chegar para a fiscalização, deve dar tempo para que elas obtenham e preencham o talão. Os agentes, por sua vez, dizem que a norma que regulamenta o estacionamento rotativo não faz menção a este tempo, e que o condutor deve parar, já, portando o documento:

No rotativo, fala que tem que parar portando o rotativo, e muitas pessoas acham que existe 10 minutos, 5 minutos e não existe isso, não existe na lei nenhuma parte que fala sobre isso, tem é que chegar e já estar portando o rotativo. (A1)

Existe, ainda, um outro debate de normas, entre os próprios agentes, já que alguns concedem este tempo ao condutor e outros são irredutíveis nesse sentido, primando pelo rigor normativo, prescritivo, na hora de realizar a fiscalização. Isto é sobremaneira incômodo para todos eles. Isto porque, os condutores sempre dizem “o outro agente deixa”, o que faz com os que querem seguir a norma, sintam-se desvalorizados, traídos pelos próprios colegas.

Segundo o CTB, artigo 181, inciso XVII é infração de trânsito, estacionar “em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado).” Nestes casos, a autuação cabível é a de número 5541-2 “XVII Estacionar em desacordo com a regulamentação – estacionamento rotativo”. Percebemos que não há, nas

normas antecedentes escritas, no script ou na legislação, uma determinação clara nesse sentido, mas para a maior parte dos agentes, o “certo” é o condutor parar na vaga já portando o talão rotativo.

Assim, os agentes realizam a atividade em um “vazio de normas”, entre a norma escrita, a norma antecedente coletiva e a forma de cada um realizar a atividade individual. No vazio de normas, os agentes, novamente, fizeram para si a prescrição do trabalho. Quando confrontado com a imagem do colega em trabalho, na fiscalização do rotativo, A1 explica, em um tom de defesa da atividade:

O A2 está olhando, o seguinte [pausa para explicar com as mãos] porque, as vezes a pessoa, o usuário da via vai deixar ali um rotativo usado, já passou o tempo (delimitado no talão) e eles deixam [pausa] e eles ficam tentando enganar a fiscalização, só que nós assim que deparamos, nós temos que conferir, a data, o horário, se não está com rasura, então é importante, nessa hora que nós chegamos, olhar bem para não ferir o direito do outro e não deixarmos de fazer o nosso trabalho.

Novamente, percebemos a importância da norma, do prescritivo para orientar o trabalho, tanto é assim, que na falta de prescrição específica, os agentes fazem normas antecedentes para guiar-se, a partir da sua experiência na atividade. Ainda assim, mesmo que a norma antecedente seja coletiva, construída no cotidiano, no saber investido e na experiência com, e sobre, o trabalho, a atividade sempre pressupõe um “fazer de outra forma” (Durrive, 2011, p. 129), em razão de valores que estejam em jogo no momento da atuação, no espaço do aqui agora, dos usos de si requeridos e consentidos no momento. A atividade não é nunca a mesma, nem o trabalhador é o mesmo em um dia ou em outro, diante de uma situação e de outra. Embora as tarefas dos agentes de trânsito sejam repetitivamente ordenadas nas escalas de trabalho e nos empenhos programados, a atividade é sempre inédita.

Para ilustrar o que nos ensinam Schwartz e Durrive (2007), destacamos que, em outro ponto de fiscalização do estacionamento rotativo, uma condutora que estava estacionada sem ter preenchido o talão, recorre a A1 e pede que ele não faça a autuação, pedindo uma oportunidade para fazê-lo, ao que A1 assente.

Em autoconfrontação, A1 foi questionado por nós sobre a escolha de permitir que a condutora colocasse o talão, sendo esta a principal controvérsia da atividade, ele responde:

Mas é igual você falou da senhora que chegou após [pausa] se nós estamos fazendo a fiscalização e a pessoa ao lado, e pedir a pessoa que está ao lado, tudo bem [pausa]: Não pode ser também tão intransigente! Mas a pessoa sair do carro e procurar um rotativo... não! Ela já está usando o espaço público que tem que ser pago ‘pra’ isso.

A fiscalização de estacionamento regulamentado é fonte de embate constante entre os agentes e os usuários, um dos pontos mais citados na etapa do ECRP para que fosse registrado em filme e, posteriormente confrontado. Ao permitir certa maleabilidade da norma coletiva, o agente recria o meio a seu modo, ele antecipa uma situação conhecida: se os dois (agente e usuário) não cederem um pouco, haverá conflito. E evitar este conflito é uma maneira de singularizar o trabalho para si e para seus colegas, evitar o conflito é manter a saúde e a segurança no ambiente em que a atividade se desenvolve (Schwartz & Durrive, 2007).

Ao construir o conceito de corpo-si e seu uso no trabalho, Schwartz (1995) nos adverte que, mesmo quando o trabalhador singulariza a atividade, existe ali algo de sua entidade coletiva, isto porque, a renormalização puramente individual “se apaga com seu herói” (Schwartz, 1995, p. 117). O que existe, quando o agente mobiliza sua inteligência industriosa na atividade de fiscalização do rotativo é que ele age em prol do coletivo, mesmo com sua contribuição singular, a ideia é que o agente seja visto como “não tão intransigente” e que, assim, haja segurança, redução de conflitos e violência física ou simbólica entre agentes e usuários. Ao contribuir, com a singularização da atividade, para que haja menos conflitos, o indivíduo age na dramática de uso de si, renormalizando a atuação, ele entra em debate de normas e, de maneira individual e recria o ambiente para os outros agentes e para si mesmo.

Nos interessamos, então, pelas dramáticas presentes nas violências recorrentes nessa atividade. Os agentes, foram confrontados com a imagem de sua atividade nesses pontos

compreendidos por eles como “conflituosos”, pedimos que eles expliquem o que estão fazendo ali e como surgem os conflitos:

(A2) - Bom, nesse momento a gente tava fazendo uma fiscalização de rotina igual a gente sempre faz, e especificamente nessa avenida, avenida JK, a gente tava fiscalizando rotativo. Tem umas vagas de privativo, idoso e cadeirante né, e... a gente percebe que muitas vezes eles esperam a gente a chegar pra ta iniciando a fiscalização pra ta andando dentro da lei, colocando rotativo, se observar bem nesse vídeo aí você verificou que teve até um momento lá que a moça não tinha colocado rotativo e na hora da fiscalização ela correu e falou que ia colocar, né, aí muitas vezes a gente causa até [pausa] é [pausa/procurando a palavra certa] uma certa [pausa] é [pausa] indisposição, assim, com alguns usuários porque a gente não pode estar esperando colocar rotativo uma vez que eles já têm que estar com rotativo de acordo com a lei e, quando a gente autua, eles falam que a gente é empresa de multa, muitas vezes ameaça, muitas vezes xinga. (destacamos)

(A1) - é uma das partes mais perigosas do nosso trabalho, sempre, sempre o agente vai entrar em conflito, não só com os condutores que chegam e o carro já está sendo autuado, mas com as outras pessoas, porque nunca essa parte de fiscalização é bem vista, então eles acham que não é necessário fiscalizar, a população em geral ao não ser na hora que ele pede pra ir na porta de garagem retirar.

Enquanto A2 revive a experiência da indisposição com o usuário, durante o desenvolvimento da tarefa, demonstrando certo receio, A1 agiu, para evitar esta indisposição, antecipando o momento, a partir de sua experiência com essa atividade, ele articula as dramáticas apresentadas pela situação (condutor/agente/rotativo/embate) e age, faz uso de si, arbitrando entre cumprir a prescrição (da forma como a maioria dos agentes deseja que seja a norma norteadora dessa atividade) e renormalizar no espaço da vida real, com as condições do “aqui e agora”, a fim de afastar o confronto e manter o ambiente saudável, através da convocação de seu corpo-si. “Este corpo-si é bem o lugar onde deve se pensar esta articulação das dramáticas e se há bem um enigma de trabalho, ele nos parece repousar inicialmente e antes de tudo lá” (Schwartz, 1995, p. 122).

Em determinados momentos, a atividade de fiscalização de estacionamento regulamentado apresenta uma relação imbrincada entre valores de diferentes dimensões, notadamente, do campo dos valores econômicos e políticos, mas que se encontram em algum ponto, com os valores do polo do homem em atividade. Notamos isso, quando o agente, ao ser questionado sobre permitir ou não o preenchimento posterior do talão rotativo e quais as implicações disso, responde “Ela já está usando o espaço público que tem que ser pago pra isso”.

Para os agentes, o uso e a fiscalização do rotativo (assim como a maioria dos pontos de estacionamento regulamentado, como idosos, pessoas com deficiência e carga/descarga) é importante não porque obriga o condutor a comprar o talão, contribuindo com a arrecadação do município (como, aliás, eles relatam que a maior parte das pessoas pensam), mas porque deve haver democratização do espaço público, o acesso igual, livre, para todas as pessoas. Eles se colocam nesse lugar de garantidores e compreendem a importância de sua atividade além do que está prescrito.

Sobre a insistência das pessoas em não utilizar corretamente essas vagas e o porquê isso incomoda tanto os agentes, a ponto de ser uma nascente de constante confronto com os usuários, A2 responde que é porque “eles conhecem de lei, conhecem a importância do rotativo, eles não podem ocupar a vaga por muito tempo, uma vez que é direito de todos, mas eles preferem, não coloca, literalmente, não coloca”. E qual a importância do rotativo? Perguntamos... “porque a vaga que era ‘pra’ cidade inteira fica só pra ele.... E as outras pessoas, tem gente que é cadeirante, idoso, vem de longe, de outra cidade”.

A fala de A2 revela uma profunda preocupação com os outros, os cidadãos, o acesso à cidade, à politeia. São valores sem dimensão, que não trazem nenhum retorno econômico para o trabalhador, mas que atravessam sua atividade de trabalho com tamanha força que geram conflito. Isto é tão significativo para eles, que estão dispostos a defender esses valores, ainda que isto reforce a visão negativa que alguns usuários possuem do trabalho desses agentes.

Ensina Schwartz (2007, p. 200) que “a atividade humana, mais particularmente o trabalho no sentido estrito, é um espaço onde se retrabalham incessantemente os valores do político cruzado com os valores dimensionados, ou seja, aqueles cujos limites são conhecidos, que se pode medir, quantificar (valores do polo mercantil).”

Para alguns condutores, o fato de serem autuados (multados) pelo não uso do rotativo, pelo estacionamento em desacordo com a regulamentação de parada, entre outros, destina-se à atenção dos valores do polo mercantil: A prefeitura está arrecadando com o trabalho do agente (o que não deixa de ser verdade, a municipalidade arrecada). Mas este não é o objetivo principal do trabalho, ao contrário, ele faz uso de si guiado por valores muito mais próximos do polo da política, sem dimensão, notadamente, a garantia de igual acesso a todos. Não quer dizer que estes polos não estejam em constante debate, estão, e o agente ocupa nessa tensa relação, o terceiro polo, ele é o homem, em atividade, gerindo essas tensões, em dialéticas dramáticas, usos de si.

Quando perguntado se a autuação, que adentra a esfera econômica das pessoas e agrega possíveis embates ao trabalho, A1 responde que “Sim, porque: você não está tirando o direito da pessoa de estacionar mas você está também, a cobrança, a meu ver, não é nem pra “recolher”, arrecadar, na verdade é para fazer com que essa vaga tenha rotatividade”.

Ainda no trabalho na fiscalização de estacionamento regulamentado, outro ponto de maior controvérsia, um dos mais problemáticos para os agentes são as vagas destinadas a pessoas idosas e com deficiência. Não são poucas as pessoas que, embora possuindo o direito a utilizá-las (por meio da apresentação de credencial específica, emitida pelo município), abusam de seu direito inviabilizando a rotatividade no espaço, ao que os agentes são questionados constantemente por outras pessoas que também possuem este direito. Quando confrontado com sua imagem no momento em que fiscalizava uma dessas vagas e surge um outro condutor, também idoso, questionando o fato de que aquele carro estava ali há várias horas, A1 relembra com certo pesar:

Infelizmente, se não tem horário na sinalização, nós não podemos fazer nada porque está dentro da lei, parece que, em pouco tempo, vai haver algumas placas restringindo o horário, através de um rotativo próprio ‘pra’ quem é idoso ou tem deficiência física então vai fazer também com que funcione como rotativo, então vai atender uma maior quantidade de pessoas.

E nesta situação, o que fazer? Questionamos ao agente, “Aí nós explicamos ‘pra’ ele que aquele condutor que deixou o automóvel está dentro da lei e nós não podemos fazer nada”. Mas esta resposta não é bem recebida pelos usuários, que desejam medidas mais radicais dos agentes, novamente, a controvérsia vira embate e é preciso mobilizar, fazer uso de si, para amenizar um problema tão relevante quanto insolúvel.

Neste ponto, o registro fílmico serviu como suporte para que agentes e pesquisadores se dessem conta das contradições invisíveis no trabalho, outros elementos de que ela se reveste e que escapam à simples observação, “como o significado das atividades impedidas ou contrariadas” (Cunha et. al., 2006). Eles querem dizem que “não podem fazer nada”, mas buscam fazer alguma coisa, nem que seja orientar o usuário a procurar outra vaga, algumas vezes acompanham este usuário até outro ponto da cidade onde seja possível estacionar, discutem esse problema com a gerência, sugerindo soluções, esta é a atividade que não é possível ver no vídeo, está oculta, mas aparece na confrontação do homem com sua imagem em trabalho.

A saída encontrada, em curto prazo, é indicar ao idoso outra vaga mais próxima, ou permitir que ele pare em desacordo com a regulamentação por alguns momentos. Fazendo essa comunicação via rádio, os agentes inteiram aos outros colegas da situação, informam a placa do veículo autorizado a parar/estacionar e pedem que, ao passarem pelo local, não autuem o veículo. “Não é o ideal, mas o que podemos fazer no momento”. Nessa situação real em que a atividade se mostra, o agente faz uso de si, indo além do que lhe é pedido, excedendo as expectativas e imposições de suas tarefas, da gerência, do código e, até mesmo do coletivo, tendo como central a atenção aos valores sem dimensão, convocando sua sensibilidade.

Essa renormalização, este uso de si, pode ser explicado pelos consentimentos que o trabalhador faz, em prol do que é convocado dele no momento da vida presente, ele entra em

debate consigo mesmo e reconstrói as normas, ele “faz história”. Age no aqui e agora! O que emerge nesse espaço de debates entre a tarefa, a norma e a realidade, é a atividade. A ergologia explica que “contrariamente ao meio animal onde a relação variabilidade do meio/labibilidade das respostas é de fraca amplitude, o meio humano, saturado de cultura e de história, é fundamentalmente constituído por convocações para que escolhas sejam feitas” (Schwartz, 2000, p. 670).

Outra solução, que vem sendo pensada ao longo prazo é delimitar o tempo permitido de parada/estacionamento para estas vagas, essa regulamentação complementar encontra fulcro nas atribuições do órgão de trânsito e permitiria autuar mesmo as pessoas portadoras do direito de usar as vagas, mas garantindo a rotatividade nos espaços.

Então, uma das ideias foi a de regulamentar essa situação. Vai ser um pouco mais difícil no início porque as pessoas estão acostumadas a parar nessas vagas e nem olhar a questão do rotativo. Então vai ter que ter uma campanha educativa no início para depois começar a aplicar as sanções. (A1)

Mas não deixamos de lado, que as questões pertinentes ao polo mercantil, isto é, dos valores dimensionáveis também recaem sobre a atividade. Sobretudo, quando tratamos da precarização no contexto dos serviços prestados pela administração pública, eles também são invocados nas confrontações relativas à atividade de fiscalização do estacionamento regulamentado. No momento em que os agentes se veem em atividade, no registro fílmico, eles suscitam o fato de que os embates, as violências sofridas no trabalho ocorrem porque os condutores os veem como uma “indústria de multa”, mas ao contrário, eles não têm sido beneficiados por esta arrecadação.

A1 - Porque na verdade, as autuações, não sei te falar certinho, mas 2 a 3% é pra educação e o restante é pra sinalização, uniforme, combustível, aluguel ou compra de veículos, fora esses 3% que vai para a União, sobre 97%, fora a parte que a polícia também quando faz autuação tem que repassar ... então, e assim, não é um valor que cai ali no cofre e pode ser usado de qualquer forma, tem um destino certo, correto. (destacamos).

O agente tenta explicar a destinação dos valores obtidos com as autuações, a fim de justificar sua atuação e a importância delas, ao mesmo tempo em que faz as contas de tudo que é preciso mobilizar para a realização dessa atividade, e tudo que decorre dela. Nesse sentido, devemos enxergar o trabalho como uma apresentação multifacetada do trabalhador, isto porque este indivíduo precisa interagir com todas as variáveis presentes no meio, o que lhe exige o uso amplo de suas aptidões pessoais, sociais e profissionais.

A travessia na porta escola: “é impossível padronizar”

Outra tarefa repleta de controvérsias e que, por isso mesmo, demanda arbitragens, debates, industriabilidade dos agentes é a travessia de pedestres em porta de escola. Essa é uma atividade que acontece em dois períodos no ano, a volta às aulas no primeiro e no segundo semestre do ano. Não há uma prescrição exata, taxativa do que seja a atividade de travessia em porta de escola, a ideia é “fazer a travessia de alunos, na entrada e saída da escola, com segurança”, a operação de porta de escola acontece nos horários de 07:00 horas, 11:20 horas, 13:00 horas e 17:00 horas, também em diferentes regiões da cidade, o que modifica o trabalho de um ponto para o outro.

Sobre as prescrições, sempre insuficientes, mas ainda assim necessárias, os agentes também desenvolveram, ao longo do tempo, um script para esta tarefa. Esta norma antecedente de dimensão coletiva, sofre alterações conforme o ponto da cidade em que a escola esteja localizada e o horário de saída dos alunos, é fonte de controvérsias levantadas pelos trabalhadores no trânsito durante a formação do ECRP e, também, das confrontações. Isto porque, conforme sejam as condições já mencionadas no desenvolvimento da ação na porta de escola, será necessário escolher atuações muito específicas como posicionar o corpo sobre a faixa de pedestre e sinalizar para que os condutores parem, sinalizar para que as crianças atravessem ou deixem de atravessar, decidir se eles devem parar o trabalho de travessia e proceder autuações em desfavor de condutores que estejam cometendo infrações naquele espaço. Também devem escolher entre fazer uso do apito ou não, de seu corpo com maior ou

menor exposição, “operar” ou não o trânsito. Todas essas são alternativas que impõem escolher a si mesmo em um constante debate de normas (Schwartz, Duc & Durrive, 2007).

O primeiro ponto das arbitragens explorado nas confrontações, foi como os agentes compreendem a relevância de seu corpo na atividade, e o papel deste corpo para eles mesmos. Com o tempo o corpo-si vai incorporando saberes, modos de fazer, conhecimentos muito particulares ao agente que, a partir de então, tem condições de antecipar sobre o imprevisível (Schwartz, 1991). Quando confrontados com a imagem de como posicionam seu corpo em uma ação educativa de travessia em uma das escolas (na região central do município), um dos agentes responde da seguinte forma “se eu não me colocar na faixa de pedestre, o condutor não vai parar”, ainda, “você sabe que as pessoas não respeitam a faixa, o brasileiro não respeita”, “eles só vão parar porque me viram. Por isso eu vou ‘pra’ lá, o papel do agente é ver e ser visto”.

Para o agente, o condutor só vai respeitar a faixa de pedestre e a travessia das crianças só será possível, em segurança, se ele posicionar seu corpo sobre a faixa, ainda que isto seja inseguro para ele. O agente escolhe fazer uso de si, notadamente de seu corpo físico, para evitar que haja acidentes com as crianças na porta da escola, para impelir o condutor a parar antes da faixa. Ele poderia escolher ficar no passeio, emitir um sinal sonoro (dois silvos breves, como determina a prescrição) para que este condutor reduza a velocidade, ele poderia escolher autuar o condutor que desrespeitasse a faixa, todas estas são alternativas mais seguras (para ele) que se posicionar no centro do perigo. O trabalhador está no centro de um “drama”, ele deve decidir, em tempo reduzido, dentre muitas arbitragens.

E ele arbitra, fazendo uso de si, de seu corpo. Mormente porque, segundo Schwartz (2007, p.198) muitas dessas arbitragens encontradas no trabalho se “situam no corpo”. Mas quando se diz que ele resolveu entre estas arbitragens com seu corpo, não separamos o corpo físico (embora ele tenha realmente colocado seu corpo biológico em risco), da inteligência - é preciso uma inteligência muito específica para se posicionar no meio da rua e não ser atropelado -, da força física e dos valores que ele coloca em jogo naquele momento. A soma do que foi preciso mobilizar para gerir as variabilidades presentes na atividade de travessia em porta de escola, escolhendo entre dramáticas de uso de si, é o que a ergologia chama corpo-si.

Sobre o corpo-si, em atividade, Durrive e Schwartz (2008, p.24):

São solicitados e mesmo incorporados, inscritos no corpo: o social, o psíquico, o institucional, as normas e os valores [do contexto e retrabalhados], a relação às instalações e aos produtos, aos tempos, aos homens, aos níveis de racionalidade etc. Este alguém que trabalha – este centro de arbitragens que governa a actividade – pode assim ser designado corpo-si (Durrive & Schwartz, 2008, P.24).

Enquanto isso, outra controvérsia se mostra quando, em sentido oposto, outros agentes escolhem por não se movimentar sobre a faixa sinalizando para o condutor oferecer passagem às crianças, compreendem que “não é meu papel, eu ‘tô’ ali pra ver e ser visto, se ele não parar, eu autuo. Mas quando eles veem a gente, já param”, quando questionado como pode prever a atitude do condutor, o agente apenas responde: “ah....eu sei”. Este “saber” é da ordem dos saberes investidos, na experiência, na convivência com o trânsito no município, e se produzem no curso da atividade.

No caso dos agentes, quando em atividade na travessia de alunos, a partir da sua experiência com a situação (condutores e obrigatoriedade de parar na faixa dando preferência ao pedestre), já convocam a atuação de seu corpo, escolhendo por posicionar assim, já que antecipam o problema que estão lá para resolver: o condutor não vai parar. Essa ação evidencia um saber que só é possível na experiência com, e sobre, a atividade.

Em ambas as atuações, embora o agente escolha por uma ou outra com base em seus saberes, constituídos na experiência, também é necessário um conhecimento de ordem técnica, um conhecimento científico, uma norma antecedente. Em primeiro lugar, se ele escolhe se colocar sobre a faixa e sinalizar ao condutor, deve conhecer os gestos e sinais descritos no código de trânsito e realizá-los com fidelidade ao que está prescrito. No segundo caso, o agente se vale, novamente, da norma para aplicar a atuação correspondente, também prescrita pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). De qualquer forma, a atividade ali é gerir escolhas em um ambiente que não é neutro, um “meio infiel” (Schwartz, 2000). Em tais escolhas, reside a

arbitragem de uma dramática, a escolha por um uso de si.

A atividade de trabalho se compõe de dimensões antecipáveis e inantecipáveis. Há sempre algo que é possível prever, mas algo em que se deve arriscar, visto que toda situação de trabalho é sempre, de um lado a aplicação de um protocolo, e de outra a atividade renormalizadora no debate de normas que é a vida real e as situações reais de trabalho. Quando o trabalhador faz uso de si, por si e pelos outros na atuação no trânsito, as imagens confrontadas mostram sempre a ocorrência de reinvenções da maneira de ser, estar, se mover, compreender o trabalho, de sobreviver. Isto porque, os indivíduos são únicos e singulares, viventes de histórias e experiências únicas que refletem e interferem na realização de suas atividades, mesmo que haja normas bem precisas sobre a atuação do agente, como o uso do poder de polícia restringindo a tarefa, elas sempre serão insuficientes. Por isso a atividade na porta de escola acontece em um “vazio de normas” (Schwartz, 2010, p. 263).

Quanto à prescrição da tarefa, o agente explica: “É uma “porta de escola” que sempre pedem pra gente fazer ...é chegar... geralmente é no início do ano letivo, na volta às aulas, e aí nós vamos lá e geralmente a gerência quer que nós só conversamos né... com os pais” ... Mas não é isto que ele faz, o confrontamos com o momento em que ele anota a placa de um veículo para proceder a autuação, mesmo que a orientação tenha sido por uma atuação “educativa” na porta da escola em questão. A isto, ele responde que:

Educação é fazer as autuações que são necessárias, né, quando nós chegamos. Conversamos com os pais, mas tem algumas que geralmente, algumas situações que nós nos deparamos que realmente tem que ser feitas, que são crianças solta [pausa] uso de celular, fila dupla [pausa] tem que fazer (a autuação), é assim que eles (infratores) aprendem.

O agente renormaliza, decide fazer um outro uso de si muito em função de seus valores, de sua compreensão do trabalho. Para ele, não adianta apenas “conversar” com o infrator, é pela autuação (multa) que ele vai aprender. Ele mostra, também, uma específica preocupação com a segurança das crianças, pela falta de equipamentos corretos de segurança, a distração ao celular. Este agente relata, mais tarde, que já sofreu um grave acidente de trânsito, no qual quase morreu, por imprudência sua, por isso se preocupa tanto com a segurança das crianças. Novamente notamos que o homem que vive, ama, experimenta situações, não se dissocia nunca do homem que trabalha, que age no trabalho, o corpo-si está sempre lá, repleto da experiência humana, da história de cada um desses agentes (Durrive, 2007, p. 192).

Nas confrontações, a atividade continua mostrando sua variabilidade nos diferentes modos de fazer dos agentes registrados em filme. Por exemplo, enquanto uma dupla chega, se posiciona em frente ao portão da escola e avalia, com o olhar, a movimentação de crianças e veículos, anotando placas dos infratores, a outra dupla, se posiciona cada um de um lado da via, operam o trânsito, interferem no fluxo de veículos realizando uma operação de “pare/siga”. Esta segunda dupla se movimenta muito mais na via, apita, gesticula, atravessa as crianças pelas mãos.

Diante desta variabilidade de ações, sentimos a necessidade de realizar a confrontação cruzada dessas imagens entre os agentes. Quando perguntados acerca da diferente abordagem de atuação, A1 explica que “essa diferença aí é porque assim... esse local aí é na avenida Amazonas, é um local com trânsito pesado (ênfase) é realmente você tem que intervir no trânsito para a segurança das pessoas”. Ele explica que o local onde os agentes interferem mais no trânsito, se movimentam mais, gesticulam e apitam, é uma via de fluxo mais intenso, ela liga a cidade de Betim à região metropolitana como Mateus Leme, Esmeraldas, além de servir como via de acesso a mineradoras, marmorarias e siderúrgicas. E que estas variáveis, transforma o jeito de fazer.

Também A2 complementa que:

o horário muda também o trabalho... e também o número de veículos do local assim, eu acredito que este local aí onde o agente tá operando eu acho que tem mais pedestres ... é um ambiente ali onde tem faixa de pedestre, diferente da onde o AGENTE e o AGENTE “tavam” ali, apesar de ser uma porta de escola também mas é totalmente diferente [pausa] então há casos e casos, não tem como padronizar assim a ação, embora seja a mesma atuação.

Essa confrontação cruzada deixou claro para nós, que o trabalho na realidade, aquele que se faz na vida real, não corresponde ao prescritivo e nem pode ser feito uniformemente por todas as pessoas. Cada um recria a seu modo sua forma de agir, optando por um ou outro jeito de resolver as variabilidades do ambiente, a ergologia nos permite, então, aproximar o trabalho das situações reais. Para Schwartz (2007, p. 198) “cada um, procura no trabalho o equilíbrio aceitável entre o uso de si requerido e consentido” no momento. Enquanto a travessia de porta de escola nas localidades mais periféricas da cidade requer um uso de si mais comedido, o que o direito, por exemplo, chama de obrigação negativa (de não fazer), no caso, de quase não interferir nas condições naturais do comportamento de condutores e pedestres. De outro lado, a travessia em um ponto crítico da cidade, que a liga a suas principais fontes de renda e os municípios vizinhos aos serviços oferecidos em Betim, requer um outro uso de si, uma atuação no sentido positivo, de intervir, de se posicionar sobre a faixa de pedestres, de emitir sinais sonoros com frequência.

A ergologia propõe, que não existe uma “rotina de trabalho”, existem dramáticas, pois sempre há novos acontecimentos, situações diferentes, que demandarão escolhas, reações por parte do trabalhador. Essas variabilidades resultam em outras, e transformam a relação entre o trabalhador e o meio, as reações a estes acontecimentos se dão por meio das dramáticas que levam o trabalhador a fazer usos de si diversos, ainda que na mesma profissão. Mas esses usos de si, essas dramáticas são geridas a partir dos valores que o trabalhador possui e que compreende como importantes no momento da atividade, de crenças, experiências, inteligência que ele carrega consigo para o trabalho.

No que se refere a esta arbitragem a questão que apareceu, então, para nós durante a confrontação foi: Como eles faziam para se escolher entre uma atuação e outra? Com base em quê, eles arbitram entre um ou outro uso de si? A resposta, veio de A2:

A quantidade de veículos e a quantidade de pessoas e o horário, onde a escola onde nós chegamos, a velocidade dos veículos que você viu lá, o agente que estava lá primeiro, ele ‘tava’ muito mais tranquilo, por quê? [ele questiona] [porque] Lá a velocidade é baixa, o bairro é mais fora do centro, periférico, mais periferia, não quer dizer que ele não está prestando atenção no trabalho, ele está... mas só que é muito diferente de um bairro tipo na parte central onde ... a velocidade, esta é uma avenida na principal avenida de Betim onde a velocidade é grande, a faixa de pedestre na porta da escola é elevada, os veículos não param, se você não intervém então você realmente tem que resguardar os alunos, é [pausa] alunos [pausa] transeunte, usuários da via.

A confrontação revela que a escolha pelo uso de si baseia-se em parte nos valores muito particulares ao agente e, de outra parte, nos saberes constituídos na experiência com esta atividade. Também revela a constante dialética no espaço tripolar onde saberes acadêmicos, legais, normativos, estão em constante tensão com saberes investidos, da experiência, do cotidiano, com um terceiro polo, o das exigências éticas do momento, a decisão por um uso de si ou outro.

No que se refere aos saberes investidos, dos saberes da experiência que são gerados no trabalho, os agentes indicam que decidem pelo uso de si ao “olhar”, as condições da via, a atuação dos que já estavam no local, o fluxo de veículos, a quantidade de crianças, a localização da escola. Assim, eles colocam em ação os saberes disciplinares, a forma de agir descrita em códigos como o CTB e as normas da empresa. Tudo isso, em prol de valores éticos como a segurança das crianças na travessia, a fluidez do trânsito para os condutores, e intervenção educativa na esfera econômica do infrator.

No momento em que “se faz história” (Durrive, 2010, p. 72), a escolha, a arbitragem, a dramática presente entre os três polos é que transforma o trabalho e dá lugar à atividade desses agentes. Outras questões, também presentes nos polos de valores com e sem dimensão, interferem nesse trabalho, transformam a atividade, orientam as dramáticas de uso de si. Enquanto para A1, essas questões se relevam da seguinte forma:

Eu acho assim, tem n fatores ... por exemplo, o nível da escola. Se os pais vão buscar de carro, de escolar, se os alunos vão a pé.. então assim, o nível da escola

influencia. A via, o fluxo de veículos, então assim, tudo influencia... não tem como padronizar. Tem como padronizar assim, atitudes a serem tomadas, cada tipo de escola. A gente elabora um plano aí, basicamente existe x, y, z em todas as escolas, mas padrão assim não dá. Tem que ser circunstancial e agir de acordo com o que está acontecendo ali.

Para A2:

Onde ela está também é uma área comercial, então tem mais carro e pedestre, na outra área residencial tem mais pedestres. Assim, a gente passa diretrizes, né... vai na porta de escola? Então tá, olha faixa de pedestre, fila dupla, etc. Mas o trânsito é muito dinâmico, não tem como a pessoa ficar focada só numa coisa, tá focada nesse aqui mas chega uma pessoa no celular, tá olhando celular, sai outro sem cinto e ali tem criança, então assim, o que mais tem que focar na porta de escola é criança. Tem uma escola aqui própria de crianças especiais então fomos olhar assim, vagas especiais, escolares, estacionamento (parada), é ainda outra atuação nossa.

Na atividade de trabalho dos agentes de trânsito, os polos estão em constante debate. Em determinados momentos, dependendo do que seja o uso de si requerido, eles recorrem à norma antecedente, seja ela escrita ou tacitamente coletivizada aos saberes constituídos na experiência, e aos valores em jogo, sejam eles valores com ou sem dimensão. O interessante é que nem sempre o trabalhador realiza conscientemente estas escolhas, mas basta que ele seja confrontado com seu trabalho para que perceba e verbalize a complexidade contida na atividade. Tanto é assim, que quando questionados sobre a variabilidade do trabalho na porta de escola, os dois respondem que “é impossível padronizar”.

O P.A: “não tem uma cartilha”

A última categoria de pesquisa analisada foi a de dados produzidos na autoconfrontação e confrontação cruzada das imagens da tarefa de “Presença a Pé”, chamada como P.A. pelos agentes. Esta tarefa consiste em estacionar o carro em um determinado ponto da cidade e permanecer de pé, pelo tempo estimado na escala de serviço, observando as condições de tráfego, segurança e quaisquer anormalidades no perímetro.

Confrontamos A2 com a imagem do P.A., seguindo o planejamento, pedimos para que ele diga o que está fazendo:

Esse PA, quando a gente tá no cruzamento da JK com Rio de Janeiro, o objetivo é [pausa] é... fazer com que o cruzamento em si não feche né, e geralmente isso acontece muito em horário de pico, onde o número de veículos na via é mais elevado e as pessoas não respeitam o cruzamento, e isso causa um impacto porque vem gente de todos os lados. E normalmente esse PA a gente gosta muito de fazer perto de faixa de pedestre, justamente pra tá de certa forma educando, do meu ponto de vista.

Também nesta atividade, os agentes de trânsito criaram normas orientadoras de seu trabalho para lidar com o “vazio de normas” engendrado na tarefa. A empresa não explica, não define o que é o P.A, apenas inserem essa fiscalização na escala de tarefas diárias, exigindo apenas que o agente esteja de pé, no ponto da cidade determinado, pelo espaço de tempo descrito no roteiro. Assim, cada dupla realiza o P.A conforme seu entendimento da finalidade dessa presença, para A1 e A2, o objetivo principal era evitar o fechamento do cruzamento, isto porque, eles já sabiam previamente que no ponto em que estavam esta era uma realidade recorrente.

[A1] A gente escolhe um ponto em que a gente seja visível, nesse ponto aí nos 4 lados, tanto para quem tava passando na Rio de Janeiro quanto na JK, e um ponto que nos ofereça segurança também né? Porque se for um ponto onde a gente não é visível, as vezes não vai ser tão efetiva a nossa presença lá, e a nossa segurança em primeiro lugar, claro, então nesse ponto a gente percebe que como a gente tá bem visível ali é um ponto seguro onde todos os condutores estão vendo a gente e os pedestres também.

A maneira de fazer adotada pela dupla leva em consideração a sua segurança e a dos outros, por último, a fluidez no trânsito. São muitas variáveis para arbitrar, o horário em que a atividade ocorre (no horário de pico, 18 horas, é mais provável que o cruzamento seja um problema que nas demais horas do dia), o fluxo de veículos, a segurança de pedestres, caso algum condutor negligencie a faixa, a segurança da dupla. Mas o relato evidencia que os trabalhadores resolvem grande parte destes problemas com o uso do próprio corpo. Eles pensam também com este corpo. Não é preciso apenas escolher um ponto que ofereça uma visão ampla dos problemas, mas também favoreça que eles sejam vistos pelos outros, mantendo as condições de segurança através de usos de si, por si e pelos outros. Assim, o corpo é mobilizado (saber, experiência, metas) e ele age, a partir do que aprende.

Para nós a questão que emergiu imediatamente foi: Como você sabe que está vendo, sendo visto, em segurança?

[A2] É [pausa] não tem uma cartilha onde fala onde que é o ponto mais seguro, de acordo com nossos cursos que foram poucos durante esses nove anos que estamos aqui, ou quase nove [pausa] é [pausa] um ponto seguro é um ponto onde todos nos vejam, todos os condutores nos vejam, onde todos os pedestres nos vejam, e a gente também tenha visão periférica.

Também aprendemos com a experiência de outros, na prática, trocando experiência com outros agentes mais velhos ou mais experientes, porque não existe uma regra para falar qual o ponto mais seguro.

Novamente, notamos que a atividade emerge no debate de normas entre os saberes técnicos, acadêmicos, apreendidos em cursos de formação que, segundo eles, foram poucos em 09 anos de trabalho e os saberes constituídos, apreendidos no tempo, na experiência, nas trocas languageiras no trabalho. Por trocas languageiras, conforme observamos, devemos entender o gesto, o olhar, as trocas silenciosas, mas dotadas de conhecimento, de potencialidades. A adoção de uma linguagem “do” e “no” trabalho.

A narrativa também mostra como os saberes vão se constituindo, sendo moldados, transformados e repassados ao longo do tempo. Os agentes aprendem uns com as experiências dos outros, vão construindo para si e para o grupo “maneiras de ser” agente de trânsito. Embora não exista “uma regra” para determinar qual o ponto mais seguro (para o agente e para o usuário) para realizar o P.A, existe uma renormalização coletiva, em algum ponto, o corpo-si incorporou o que é segurança, como se manter seguro, desenvolveu uma recriação da norma em razão do meio e dos objetivos da tarefa. Este é o momento em que a história se faz, onde emerge a atividade extravasando saberes, que encontram outros saberes e permitem antecipar o momento seguinte (Schwartz, 2010).

Tendo a atividade como um “espaço histórico” atravessado por diferentes mediações (Schwartz & Durrive, 2010), outras questões também chamam atenção como fatores que constroem e transformam sobremaneira a atividade dos agentes de trânsito. Uma dessas questões é o racionamento de combustível utilizado pelos carros imposto em virtude da situação financeira dos municípios, com isso, o P.A e as rotas nos bairros estão suspensos e ficam restritos à região central, o que, para os agentes influencia negativamente no trabalho, retira deles as condições mínimas e impedem o atendimento às demandas da sociedade:

Influencia sim, porque muito o que [pausa] a gente deixa de fazer muita coisa e também desmotiva né... desmotiva, você pode ver que o nosso trabalho ele teve uma queda com relação ao número de atuações, presença, teve uma queda. Porque a gente agora, quando você consegue sair da empresa, você tem que ficar fixo no lugar porque você não tem combustível, limita, você não pode atender muitas demandas, você vai para um lugar você tem que ficar ali, Betim é muito grande [pausa] já é difícil quando tem combustível porque a “gente” é poucos, imagina sem combustível [pausa] então eu acho que atrapalha sim, e desmotiva o povo, porque assim, não te dá condição de trabalho, é o mínimo que a gente tem que ter é condição de trabalho (A1).

O relato acima evidenciou para nós, algo muito rico da observação do trabalho: mais que ganho econômico, mais que auferir renda, as pessoas querem trabalhar. O que os agentes mais desejam são os meios para desenvolver seu trabalho, condições de atender às demandas do polo político e do polo do homem em atividade. A compreensão que o agente faz de sua atividade de trabalho é que ela deve servir ao outro, à coletividade, e quando não é assim, sua atividade encontra-se contrariada, impedida, limitada, sendo fonte de angústias para este trabalhador. O agente atribui a estes impedimentos a queda na sua produtividade e na de seus colegas, não é que não queiram se engajar, produzir mais, é que o meio (ou as faltas existentes no meio) os impedem de realizar tudo o que eles julgam que poderiam fazer.

Em se tratando dos objetivos propostos para a tarefa do P.A, que consiste em estar de pé, em um ponto estratégico da cidade evitando e reprimindo comportamentos indesejáveis, por parte de condutores e pedestres, ela se apoia em um conjunto de normas prescritas e de saberes da experiência, os agentes precisam mobilizar não só atenção e percepção no trânsito de veículos, de pedestres, como também todo um conjunto de movimentos, de normas, engajando o corpo-si. Precisam ver, serem vistos, coibir comportamentos, estabelecer a normalidade e tomar cuidado para intervirem o mínimo possível nas condições orgânicas do trânsito.

(A1): Aí nós não estamos intervindo no trânsito de forma direta, mas nós estamos vendo, observando todo o trânsito, se houver necessidade, nesse momento a gente pode intervir [pausa] a qualquer momento a gente pode intervir. Mas a gente intervém o mínimo possível.

(A2): Aqui a gente tá só observando, para se precisar a gente intervém, se, porventura, a gente detectar alguma infração, tipo avançar o semáforo, ou até mesmo como a gente vê muito nesses pontos de presença que a gente faz [pausa] algum condutor passando falando no celular a gente acaba fazendo a autuação, mas a ideia aqui mesmo é a ideia de educar mesmo, né, nosso objetivo não é nem autuar é ficar ali mesmo coibindo esse tipo de situação.

(A1): Muitas vezes só a nossa presença ali, de certa forma já coíbe, algum tipo de infração, muitas vezes a gente percebe que a gente fica olhando de longe, a gente já vê que, em várias situações os condutores não respeitam a faixa de pedestres e outras vezes também o contrário, a gente já vê que tem muitos pedestres que se valendo da faixa de pedestres ali não respeita o semáforo que 'tá fechado pra ele'. Porque mesmo tendo a faixa de pedestre tem que ter o bom senso.

Quando confrontados sobre o porquê os agentes optam por trabalhar sempre em dupla, tanto que esta já se tornou uma norma antecedente coletiva, que é respeitada até mesmo pela coordenação ao prescrever as tarefas diárias, A1 e A2 respondem, respectivamente que:

(A1): É uma regra implícita né, muita gente prefere trabalhar sozinho por “n” motivos....

Questionamos: Mas é uma regra?

É uma regra [pausa] eu estou falando assim, mas isso acontece comigo né, mas quando tem umas duplas aí que decidem cada um vai 'pra' um lado, trabalham à sua maneira, mas assim, não tem regra não! Não tem nada escrito não [pausa] isso é uma ética que assim [pausa] que ainda tá no âmbito da moral ainda, do costume.

(A2): Ao longo do tempo a gente percebeu que a empresa, ela não dá o suporte de segurança pra gente, então a gente assim, a medida em que foi trabalhando foi percebendo né? [pausa] que nós é que precisamos nos resguardar na rua porque a empresa não dá nada, suporte nenhum.

Novamente, percebe-se que na ausência (da atenção da empresa, da segurança nas relações, das condições de trabalho) os agentes criaram e recriam continuamente no trabalho. Eles desenvolveram um “manual de segurança”, que inclui não trabalhar sozinho, apoiar-se na experiência dos agentes mais antigos para escolher o “ponto mais seguro” e se comportar, se engajar a partir daí. Percebemos o homem fazendo história no trabalho novamente.

Aos confrontarmos essa parte da atividade de trabalho dos agentes de trânsito, obtivemos suas compreensões sobre ela. Isto porque, os agentes deixaram ver como se faz, o que se faz, porque se faz. Pudemos, então, elaborar impressões sobre este ponto da atividade apoiando essas perspectivas não só sobre o que era possível antecipar dela como, por exemplo, saber que o P.A é das tarefas mais inseguras para estes trabalhadores. Isto porque, há uma demanda para que eles permaneçam parados em um local de conflitos constantes, sem equipamentos de segurança, em contato direto com o infrator que ele vai autuar, mas o que encontramos não foram apenas os impedimentos, os riscos, mas as recriações, as tensões, as dificuldades e, principalmente, as saídas encontradas para que a atividade aconteça.

Quando o agente precisa cumprir o horário de P.A, que geralmente dura 02 horas do seu dia de trabalho, ele vai se deparar com uma infinidade de situações sobre as quais não há como antecipar. Ele é requerido pelos usuários para prestar informações sobre pontos, horários e itinerários de ônibus, pelos comerciantes para autuar e advertir condutores estacionados de forma irregular nas portas dessas lojas, por condutores autuados para esclarecer o motivo da autuação, onde recorrer. Ele ainda terá que fixar sua atenção no que acontece no trânsito nas quatro vias do cruzamento, atentar-se para o cometimento de infrações como avanço de semáforo, não uso de cinto de segurança, celular ao volante, estacionamento irregular, entre outras.

O que a experiência de observação, filmagem e confrontação da atividade de trabalho dos agentes de trânsito no município de Betim mostrou é que os agentes se encontram por diversas vezes em debates de normas, no centro de arbitragens entre muitas possibilidades, necessidades, usos de si, eles precisam convocar e usar muito de sua história singular para decidir, muito de sua inteligência corporal para agir com segurança (sua e de outros) e muito de seus valores para atender a determinadas demandas que, nem sempre, serão vistas pelos outros, sejam esses outros a gestão ou os colegas, como parte do trabalho. Eles ainda precisam gerir na escassez, recriar diante das infidelidades do meio, dos imprevistos, do inesperado que, tendo em vista o dinamismo do trabalho na rua, carrega uma expressiva variabilidade.

CONCLUSÃO

Conclui-se que o emprego da perspectiva ergológica e do método da autoconfrontação mostrou que diante do universo normativo estudado, que regulam até mesmo o mais infinitesimal da rotina de trabalho e das percepções dos agentes de trânsito sobre isso, revelamos que esta categoria profissional exerce um trabalho essencial para toda a coletividade, através da garantia de acesso aos espaços públicos, por meio da repressão a comportamentos indesejáveis de determinados condutores, a partir da orientação aos usuários. Ficou evidente que se a experiência e os saberes desses profissionais forem levados em consideração podem contribuir para os processos decisórios em criação de políticas organizacionais e públicas, tanto para a mobilidade urbana quanto para o trabalho no trânsito.

Com as sessões de autoconfrontação, simples e cruzada, foi possível propor o encontro entre os trabalhadores e sua atividade, de forma coletiva e singular, o que possibilitou compreender como os agentes mobilizam para completar a atividade de trabalho. Nesta fase, privilegiamos o ponto de vista de quem o realiza, os agentes de trânsito que assumiram o protagonismo nas narrativas ao se confrontaram em atividade individualmente e em duplas, nessas sessões eles expuseram seus medos, suas angústias, sua compreensão sobre o trabalho.

Eles produziram reflexões profundas, para si e para os outros, acerca de aspectos muito particulares de sua experiência com a atividade de trabalho, o valor que eles atribuem ao “ser agente de trânsito”, as aspirações em relação à empresa na qual trabalham e aos usuários, o desejo de reconhecimento de sua relevância como garantidores da segurança, do bem-estar, do direito dos cidadãos aos espaços públicos. Desnudaram suas aspirações de mudança, seu olhar para o mundo, sua sensibilidade diante das demandas que chegam a eles na rua, a vontade de que sua experiência com a atividade possa ser reconhecida para fazer norma no trabalho no trânsito. Eles conduziram a produção de saberes sobre sua atividade de trabalho, atentaram-se para o caráter enigmático dela, colocaram em palavras a necessidade que possuem de serem ouvidos, a imagem que fazem de seus pares, os porquês que os levam a fazer determinadas escolhas em momentos distintos.

Referências

- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Lisboa: edições, 70, 225. (2016).
- Clot, Y., & Faïta, D. (2000). Genres et styles en analyse du travail: concepts et méthodes (Vol. 4, No. 7, p. 43). *Travailler*.
- Cunha, L., & Lacomblez, M. (2008). A influência do traçado de mobilidade na noção de território e nas oportunidades de desenvolvimento local. *Laboreal*, 4(Nº1).
- Durrive, L. (2011). A atividade humana, simultaneamente intelectual e vital: esclarecimentos complementares de Pierre Pastré e Yves Schwartz. *Trabalho, educação e saúde*, 9, 47-67.
- Faïta, Daniel. (2013). *L'analyser du travail*. Aula proferida no curso « Analisar o trabalho educacional: uma abordagem a serviço do metier », São Paulo. FFLCH – USP - 21 a 26 de novembro.
- Faïta, D., & Durrive, L. (2007). A linguagem como atividade. Schwartz Y, Durrive L, organizadores. *Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana*. Niterói: UFF, 167-188.
- Faïta, D., & Vieira, M. (2003). Réflexions méthodologiques sur l'autoconfrontation croisée. *DELTA: documentação de estudos em lingüística teórica e aplicada*, 19(1), 123-154.
- Fazon, F., & Lousada, E. G. (2016). A entrevista em autoconfrontação como motor para o desenvolvimento: diálogo de uma professora com sua prática. *DELTA: Documentação de Estudos em Lingüística Teórica e Aplicada*, 32(1), 215-236.
- Guimarães, G. S. (2012). Comentários à Lei de mobilidade urbana, Lei no. 12,587/12: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Editora Fórum.
- Oddone, I., Re, A., & Briante, G. (1981). *Redécouvrir l'expérience ouvrière* (pp. 1-260). Editions sociales.
- Oddone, I. (2007). Reflexiones sobre el modelo obrero italiano. *Revista Sindical Salud, Trabajo y Medio Ambiente*, 2(5), 4-8.
- Perez, D., & Messias, C. (2013). O dispositivo metodológico e interventivo autoconfrontação e seus usos em pesquisas de educação. *Nuances*, 81-100.
- Schwartz, Y. (1987). *Travail et usage de soi*. In collectif. *Je sur l'Individualité*. Paris: Messidor-Editions Sociales, p. 181-207.
- Schwartz, Y. (2000). *Trabalho e uso de si*. *Pro-posições*, 11(2), 34-50.
- Schwartz, Y. (2010). Reflexão em torno de um exemplo de trabalho operário. *Trabalho & Ergologia: conversas sobre a atividade humana*, 2, 37-46.
- Schwartz, Y. (2011). Conceituando o trabalho, o visível e o invisível. *Trabalho, Educação e Saúde*, 9, 19-45.
- Schwartz, Y. (2014). Motivações do conceito de corpo-si: corpo-si, atividade, experiência. *Letras de hoje*, 49(3), 259-274.
- Schwartz, Y. (2010). *Trabalho e Ergologia—conversa entre Yves Schwartz, Louis Durrive e Marcelle Duc*. *Trabalho e Ergologia: conversas sobre a atividade humana*, Niterói, RJ, Editora da UFF, 165-186.
- Schwartz, Y. (2009). Diapositivos apresentados em um seminário público no Instituto de Ergologia. Aix en Provence: Aix Marseille Université.
- Schwartz, Y. (2011). Manifesto por um ergoengajamento. *Clínicas do trabalho*, 132-166. Schwartz. In: Schwartz, Y.; Durrive, L. (Org.). *Trabalho e Ergologia II: diálogos sobre a atividade humana*. Belo Horizonte: Fabrefactum.
- Schwartz, Y. (2015). *L'activité peut-elle être objet d'analyse?*. *Letras de Hoje*, s42-s52.