

39º Encontro Anual da Anpocs

SPG22 Sociologia e Antropologia da Moral

Dispositivos de desconfiança:

A manutenção da rotina frente a perigos e riscos no Rio de Janeiro

Vittorio Talone

Caxambu – Minas Gerais

Setembro

2015

1. Introdução: confiança e desconfiança

Ah, teve assalto na frente. Tô bamba ainda. Estava no ônibus vindo para cá [*na altura da Candelária, no Centro*], querendo passar pela Central. Perguntei para o rapaz que estava atrás de mim na fila se passava. Ele respondeu direitinho até. E na minha frente tinha entrado um rapaz falando no celular. (...) Entramos e já fiquei lá atrás perto da porta de saída porque queria saltar rápido, na Central, né? Do nada, só vi o moço que estava atrás de mim tirar aquela coisa preta de debaixo da camisa, nem quis olhar direito. Acho que era uma 38, sabe? Foi direto em cima de um rapaz e disse: “Me passa o dinheiro que você pegou no banco agora”. O cara nem olhou para o bandido, só passou aquele bolão de dinheiro. Ainda bem, até. Imagina se ele reage e o outro dá um tiro? Nem lembrava onde estava mais, fiquei perdida, assustada. Vai que ele assalta o ônibus todo? Quer dizer, fiquei com pena do rapaz, perdeu todo o dinheiro, e o bandido meteu, foi embora na hora. (...) Para você ver, não dá mais para saber, sabe? Era o cara que estava comigo na fila. Falei com ele. Aí ele entra lá e assalta, não dá para confiar mais em ninguém. E o cara do celular disse que achou que ia levar o celular dele. Fiquei pensando que ele podia estar junto com o outro. Entraram juntos. Ele tava no celular e nem foi roubado. Não sei, né? Podem achar que eu estava junta também [*risos*], entrei falando com ele. Não dá para saber. Ah, agora isso vai ficar na minha cabeça, sabe? Vou ficar pensando e pensando nisso, assusta de um jeito que... Até decidi ir para casa logo.

Este relato teve lugar em uma quinta-feira, 27 de março de 2014, ao meio-dia. Foi feito por uma passageira de aparentemente pouco mais de 50 anos após entrar em um ônibus da linha 498 (Penha Circular-Cosme Velho), sentido Penha Circular, nitidamente abalada, e dizer ao trocador e a quem mais estava por perto: “Tomara que não assaltem esse ônibus”. Ao fim da exposição de sua experiência, uma das conclusões da usuária é que não há mais como se sentir seguro no Rio de Janeiro, pois não poderíamos mais confiar em ninguém.

A questão substantiva deste *paper* está justamente nas situações de viagens de ônibus em que a confiança é rompida e as pessoas mobilizam práticas de desconfiança para dar continuidade à rotina. Proponho uma leitura da desconfiança a partir do caráter consequente das ações dos indivíduos, de forma caracterizá-la como parte da rotina daqueles que se deslocam pela cidade.

A confiança de que trato aqui diz respeito às ações humanas orientadas para o futuro, como uma estratégia para lidar com a incerteza, perigos e riscos¹. Quando há certeza sobre o que ocorrerá no futuro, não há necessidade de mobilização dessa forma da confiança, que em inglês é indicada pela palavra *trust*² (Sztompka, 2006) – que está investida apenas em ações humanas, suas construções e nas pessoas que se relacionam. É uma faculdade que permite aos atores não ficarem “tomando conta”, em atenção total a todos os elementos a os envolverem; pois apesar de seu caráter processual e negociado, ela é definida por circunstâncias.

Enquanto a confiança seria uma estratégia para lidarmos no presente com as imprevisibilidades da vida, compensando a falta de informação sobre os outros e suas intenções, a desconfiança seria uma aposta negativa no comportamento alheio igualmente futuro, para o qual assumimos uma postura defensiva em relação ao desconhecido (Id., Ibid.; Trajtenberg, 2006).

A aposta analítica aqui proposta é que esse operador cognitivo, a desconfiança, precisa ser pensado como algo mais do que uma antítese da confiança, como resíduo lógico desta. Por meio de um trabalho de campo em três diferentes linhas de ônibus que fornecem serviço à cidade do Rio de Janeiro, proponho a desconfiança como dispositivos de uma gramática própria, com suas particulares regras de funcionamento e seus próprios efeitos sobre as vidas dos atores em situações sociais. Explorá-los é relevante para entendermos certas formas encontradas pelas pessoas para dar continuidade à rotina, efetivar ações e

¹ Beck (1992) diferencia risco de perigo. Este se caracterizaria por ser visível, localizável e externo aos agentes que o considera; seria visualizado como um problema transitório e reversível. Já o primeiro seria um problema central da modernidade, com ele já lidamos com efeitos não previstos e permanentes; o próprio ato de confiar envolveria correr riscos (Sztompka, 2006; Luhmann, 1988). Apesar dessas considerações, deve-se pontuar que nem todo caso real reflete com perfeição a distinção conceitual entre esses elementos (Trajtenberg, 2006). Dessa forma, e a partir de meu trabalho de campo, lidarei com os conceitos de perigo e risco no sentido de algo localizado que pode causar um dano imediato e de elementos imprevisíveis futuros característicos da vida na cidade, mas que também podem tomar a forma de algo prejudicial de forma imediata, respectivamente. Ambos se tratam de algo para o qual as pessoas mobilizam diferentes práticas no intuito de dar prosseguimento à rotina.

² A língua inglesa oferece ainda duas outras palavras que podem ser traduzidas como confiança, *confidence* e *reliability*. E embora no dicionário e nos usos latos elas sejam consideravelmente intercambiáveis até certo ponto, possuem sentidos bastante distintos. *Confidence* diz respeito mais fortemente a uma confiança informacional, como quando se confia em alguém para contar um segredo, pois as bases para uma relação seriam seguras e estariam dadas – aqui os atores vão agir como acordado e esperado. *Reliability*, por sua vez, diz respeito a se poder contar com algo que se comportará de uma forma esperada, como quando se confia nos freios de um carro ou em uma instituição que “não falhará com você”, de modo que o ator não ficará decepcionado. *Trust*, como usarei aqui, tem mais a ver com a baixa da guarda, com deixar as coisas transcorrerem sem ter que tomar conta, vigiar, estar preparado para algo de ruim ocorrer. Para facilitar o entendimento e uso do conceito neste trabalho, nomearei *confidence* como confiança informacional, *reliability* como confiança eficiente, e *trust* meramente de confiança.

produzir efeitos ainda que sob a tensão de se depararem com o que constroem como um perigo iminente ou um risco em seus deslocamentos pela cidade: mobilizar práticas de desconfiança é, para esses atores, uma forma permitir a continuidade das atividades rotineiras. Trata-se de dar atenção devida aos mecanismos da desconfiança.

A gramática³ que proponho diz respeito a um conjunto composto por práticas e repertórios de ação mobilizados nas situações em que a confiança em terceiros com que travamos contato imediato em nossas rotinas é rompida. Quando funcionários ou passageiros dos ônibus agem por meio de práticas que caracterizam – como indico – a gramática da desconfiança, reduz-se, nas interpretações desses atores, a possibilidade de algum outro concretizar determinadas ações e, portanto, de causar danos previstos. Ela é mobilizada nos momentos em que certas ponderações situacionais passam a nos guiar e nos levam a considerar de forma negativa e prévia outro(s) ator(es) ou lugar(es) com que temos contato imediato, sendo elemento, então, da co-presença obrigatória de diferentes pessoas nos ônibus. Isto ainda se liga a um entendimento do Rio de Janeiro como cidade efetivamente perigosa a partir da percepção de alta recorrência dos elementos representados como “violência urbana” (Misse, 1999). Mapeei as condições e formas como os componentes dessa gramática são mobilizados, trata-se de ações sociais que podem ser entendidas por meio de procedimentos e realizadas segundo padrões (Werneck, 2009).

Logo, a desconfiança que sugiro se potencializar como um elemento relevante na ordem de interações urbanas não é simplesmente uma emoção. É um operador passível de ser decomposto em uma série de operações e dispositivos mobilizados pelos atores na gerência de suas ações em suas trajetórias pela cidade. São formas de agir, discursos, ideários e mesmo objetos físicos de que os cidadãos lançam mão para lidar com a imprevisibilidade quanto à continuidade da rotina. Com isso, a questão analisada passa por como os atores sociais mobilizam esses elementos.

Os principais dispositivos que destacarei são a evitação e o afastamento. Este se dá nas situações em que funcionários e passageiros pagantes dos ônibus estudados entendem certos atores como possivelmente prejudiciais – como, por exemplo, os jovens da Central

³ Entendo o conceito de “gramática” como um quadro generativo de indicações e orientações para a performance discursiva – o que pode dizer tanto respeito à dimensão da expressão de linguagem quanto da expressão do agir. Trata-se, então, de algo que configura repertórios de ação, interpretação e interação, o que, dessa forma, liga-se à prática. Esse conceito pragmático trilha um caminho da linguística generativa proposta por Noam Chomsky (1969) à operacionalização sociológica do trabalho de Bruno Latour (2012). Ainda pensando a ideia de vocabulário de motivos de Wright Mills (1940).

do Brasil chamados de “crackudos” (usuários de crack que cometeriam pequenos roubos e furtos) pelos usuários das linhas, e as pessoas que tentam embarcar de graça nos veículos no bairro do Jacaré ou na autoestrada Grajaú-Jacarepaguá (que promoveriam furtos e baderna) –, de forma que lançam mão do próprio veículo (e da condição de já embarcados), impedindo ou contendo a presença dos “perigosos” nos carros, para gerar uma maior sensação de proteção dentro dos mesmos, pois motoristas não param nos pontos em que se localizam ou os passageiros que arcam com as tarifas se recusam a aceitar sua presença, demandando que os condutores os expulsem – mobilizando o afastamento frente a tais atores. O primeiro toma forma quando as “fontes potenciais de dano” são permitidas no ônibus, mas tal autorização é marcada por uma distanciamento física dessas com os outros passageiros no interior do coletivo, que se utilizam das distâncias entre os assentos dentro de um coletivo e da presença dos funcionários das linhas para se sentirem mais protegidos – mobilizando a evitação em relação àquelas, pois diminuiria a possibilidade de agirem em detrimento dos outros.

Portanto, destacarei como o “afastar” ou o “evitar” são instrumentos que as pessoas podem lançar mão para se sentirem mais seguras, sendo algo usado pelos atores para fazer suas ações terem continuidade, ou seja, serem possíveis. São dispositivos que dão conta das situações de sensação de perigo vivenciadas por certos atores em um cenário entendido como “violento” e da desconfiança quanto às mesmas, configurando práticas mobilizadas diante de contingências. Assim, são ações abstraídas de suas puras condições de ação, sendo utilizadas para validar o sentimento de insegurança e a tentativa de autoproteção.

O efeito que os dispositivos da gramática da desconfiança visam produzir é a diminuição das possibilidades de ação do outro com que se trava contato em um ambiente tão limitado fisicamente e, então, tão “facilmente influenciável” por atitudes de terceiros, como opina um usuário de ônibus. Com a desconfiança, não se “paga para ver”.

Por fim, é fundamental ressaltar, no entanto, que não se trata de caracterizar a desconfiança como uma coisa “boa” da qual se pode e seria desejável lançar mão em um cenário de “violência urbana”. Pois, embora ela não signifique desintegração social, como mostra Simmel (1979)⁴, ela aparta as pessoas e inibe sociabilidades cooperativas. O que

⁴ Para Simmel (1904), os verdadeiros elementos de dissociação seriam as causas possíveis de conflitos, como o ódio, a inveja, o desejo, por exemplo, e uma indiferença não-resolutiva de tais problemas. Mas todas as reações entre os homens são uma forma de socialização, de forma que até o conflito deve ser entendido como tal, sendo parte integrante da vida social cotidiana.

procuro mostrar é que a desconfiança é rotineira, incorporada na vida cotidiana dos atores, e produz efeitos nas ordens de interação – no sentido *goffmaniano* – da cidade. Então, embora me baseie fundamentalmente na representação dos atores, adotando uma postura compreensiva, percebo tal fenomenologia como um elemento constitutivo e problemático da vida na cidade.

No próximo tópico exibirei primeiramente os critérios de escolha a respeito do trabalho de campo realizado em três diferentes linhas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro, ainda mostrando como este se trata de um lugar compreendido como efetivamente perigoso por aqueles que se deslocam em seu espaço, levando-os à mobilização dos dispositivos de desconfiança; sendo, então, a gramática da desconfiança e o delineamento das situações em que se lança mão de seus elementos (considerando os efeitos causados pelos mesmos) o enfoque da última parte.

2. A trajetória da pesquisa

2.1 A cidade e os ônibus

A cidade está enraizada nos hábitos e costumes dos habitantes que se deslocam por ela, portanto possui uma organização moral bem como uma organização física (Park, 1967, pp. 27-28). O ônibus atravessa essas diferentes partes da cidade, cortando suas “regiões morais” (Id., Ibid.), distintos territórios para os quais convergem interesses, gostos e temperamentos. Dessa forma, o veículo passa em uma única viagem por diversos lugares representados de formas distintas pelas pessoas que o utilizam, essas mesmas também de regiões diferentes e que estabelecem relações variadas com os bairros incluídos nos trajetos de cada linha, suas respectivas ruas, e os moradores e/ou outras pessoas que por eles se deslocam.

O ônibus, então, mostrou-se o ambiente ideal para o estudo, pois, sendo um espaço privilegiado de mobilidade urbana (Caiafa, 2002) no Rio de Janeiro, se ofereceu como lugar propício para pensar contatos diretos entre passantes dotados ou não de motivos para desconfiar uns dos outros. Nele, a questão geral se tornou uma questão específica e contextualmente localizada, já que ofereceu a oportunidade de observar *in loco* a operacionalização de dispositivos de segurança e insegurança provindos da desconfiança para com outras pessoas e diferentes situações.

Os espaços percorridos por um coletivo são apropriados e ganham sentido a cada usuário e funcionário das linhas conforme suas representações. E, como colocou Isaac Joseph (*apud* Lima e Valladares, 2000),

[é] importante dar um tratamento qualitativo e sensível aos espaços urbanos, o que garante o sentido e a pertinência do modo como os cidadãos vão usá-los. (...) O cidadão é alguém que se locomove, e o movimento é parte fundamental de sua atividade. Isso significa não apenas que a mobilidade dá a medida das relações sociais e o grau de socialização de determinada população urbana, mas também que a urbanidade só se define pela capacidade de compor diversas regiões morais.

Assim, deparei-me nos coletivos com uma variedade de situações que se modificavam à medida que se alteravam seus elementos componentes. Observei viagens em que simplesmente nada ocorria para além do deslocamento das pessoas de certos pontos a outros até trajetos em que as possibilidades de locomoção de alguns eram vetadas devido à possibilidade de eles, imaginada por outros – a partir de experiências passadas negativas ou pelo o que escutam falar –, realizarem furtos, roubos, agressões durante uma discussão. No coletivo se colocam em contato variadas morais.

2.2.As linhas em questão

O sistema rodoviário de transporte coletivo de passageiros no Rio de Janeiro tem frota de 22,5 mil ônibus, que transportam estimativamente 8,1 milhões de passageiros/dia em 3.260 linhas, entre o transporte municipal e o intermunicipal⁵. Um índice de 81% do transporte público regular no Estado do Rio de Janeiro é de responsabilidade da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), um grande conjunto de empresas congregando dez sindicatos de ônibus, que reúnem mais de 200 empresas de transporte coletivo.

Sendo meu objetivo pesquisar em linhas cumprindo trajetos em diferentes áreas na cidade, as oferecidas pelas empresas que compõem a Rio Ônibus – sindicato componente da Fetranspor que opera no sistema de transporte coletivo especificamente na cidade do

⁵ Informações que podem ser encontradas no site da Fetranspor: <http://www.fetranspor.com.br/a-fetranspor-sobre-a-fetranspor>. Pela última vez consultado às 16h27 do dia 10/07/2015.

Rio de Janeiro, cobrindo em torno de 21% das empresas responsáveis pelo serviço⁶ –, cuja distribuição se dá de acordo com uma divisão por quatro consórcios (Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz), pareceram interessantes justamente por fornecerem, cada uma, traçados bem distintos umas das outras quanto a seus itinerários na cidade – variando de acordo com os diferentes consórcios. A divisão do mapa carioca por elas coberto pode ajudar a pensarmos os diferentes rumos visados pelo estudo.

Essa divisão de consórcios se dá da seguinte maneira:

Mapa 1



Foram selecionadas três linhas⁷ que convergissem com a divisão do mapa acima, pois, assim, foi facilitada uma seleção que permitisse comparar a locomoção das pessoas por meio dos ônibus entre essas diferentes partes da cidade, o que afeta a forma como se dão as viagens nos respectivos coletivos, como mostrarei. Por motivos práticos, uma linha que fizesse parte do consórcio Santa Cruz não foi incluída na pesquisa. As linhas escolhidas e as justificativas de preferência por cada uma são abordadas a seguir.

a) 498 (Penha Circular-Cosme Velho)

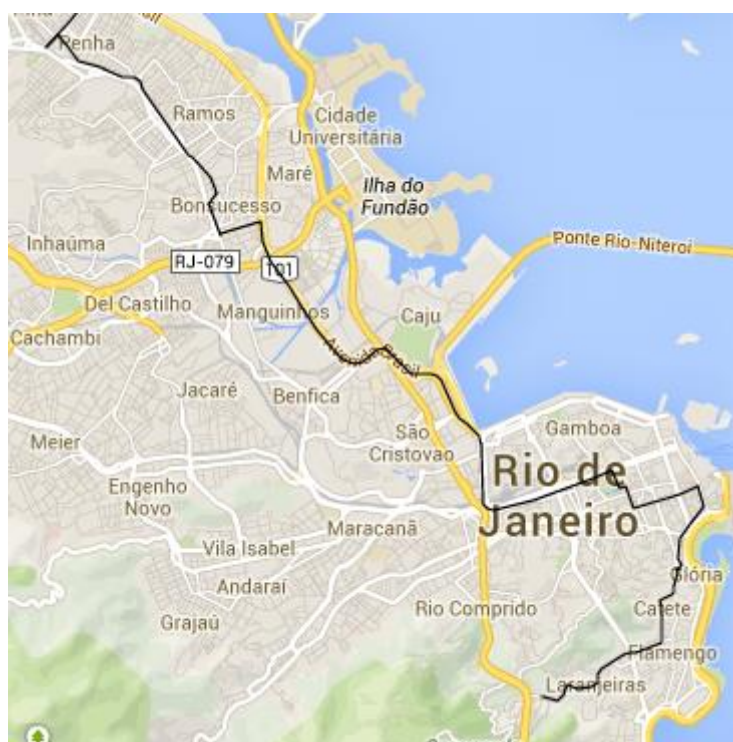
⁶ Os dados citados e o mapa a seguir estão disponíveis no próprio site do Rio Ônibus, visitado pela última vez no dia 10/07/2015 às 16h30: <http://www.rioonibusinforma.com/quem-somos/>

⁷ Vale citar de antemão que as três linhas selecionadas apresentavam a mesma tarifa, R\$ 3 no decorrer da pesquisa – tarifa também paga pelo pesquisador que vos escreve durante o trabalho de campo. Atualmente, o valor se encontra em R\$ 3,40. A tarifa pode ser consultada também na seguinte página do Rio Ônibus: <http://www.rioonibus.com/servicos/tarifas/>

A linha 498 (Penha Circular-Cosme Velho), da empresa City Rio, integra o consórcio Internorte, responsável pelos ônibus atravessando grande parte da Zona Norte, compreendida pela área verde do mapa 1 – menos Madureira e Cascadura, pois esses bairros integram o consórcio Transcarioca, e a região da Grande Tijuca, do consórcio Intersul. A duração de seu trajeto, durante o trabalho de campo, variou entre 1h e 2h20.

Seu itinerário passa pelos seguintes bairros⁸: na ida, Penha Circular, Olaria, Bonsucesso, Santo Cristo, Centro, Glória, Catete, Laranjeiras e Cosme Velho. E na volta passa pelos mesmos bairros, mais São Cristóvão e Caju, entre o Centro e Bonsucesso, ao início do Complexo da Maré; e o bairro de Ramos, entre Bonsucesso e Penha Circular. No mapa abaixo, seu trajeto de ida, que envolve as mesmas regiões que seu caminho de volta:

Mapa 2



O horário de maior movimentação de usuários que reparei nesta linha foi no sentido Cosme Velho pela manhã, da Penha Circular para o Centro, e deste para Laranjeiras. São

⁸ É importante destacar os lugares em que passam as linhas selecionadas porque fez parte da seleção das mesmas, como exibirei, uma análise dos dados sobre o aumento de roubos a coletivos que envolvem as Delegacias de Polícia (DPs) dos bairros destacados.

viagens de ônibus cheio em grande parte do trajeto. O caminho oposto, no final da tarde e noite (entre 17h e 20h30), também conta com um número considerável de passageiros. Pelas 21h30 o ônibus começa a ficar pouco movimentado. Esse é o momento em que os usuários das linhas concentram-se mais nos assentos iniciais do veículo, próximo ao trocador e ao motorista. Nessas horas e nas anteriores, mas essas apenas por alguma circunstância imprevisível ou na medida em que jovens nas ruas do Centro tentam embarcar nos veículos pela janela ou pela porta traseira (não pagando, então, a tarifa), é que se mobilizam os mecanismos de desconfiança nesta linha – destaco essa característica aqui para explorá-la nos tópicos posteriores.

b) 474 (Jacaré-Jardim de Alah)

A linha 474 (Jacaré-Jardim de Alah) pertence à empresa Braso Lisboa, que por sua vez compõe o consórcio Intersul, cuja proposta é oferecer transporte para passageiros nas regiões da Zona Sul e da Grande Tijuca. Assim como no 498, o trajeto da linha, durante meu trabalho de campo, variou entre 1h e 2h20.

Os bairros atravessados por esta linha são: Jacaré, Engenho Novo, Riachuelo, Benfica, São Cristóvão, Santo Cristo, Centro, Glória, Botafogo, Copacabana, Ipanema e Jardim de Alah. Passando pelos mesmos lugares na volta. Eis o mapa do trajeto:

Mapa 3



Os horários e sentidos com maior fluxo de passageiros neste ônibus se assemelham aos do 498: pela manhã, dos bairros da Zona Norte para o Centro e bairros da Zona Sul, principalmente Copacabana; e à noite, no sentido contrário. Além de também lidar com os jovens do Centro que tentam embarcar pela janela e/ou porta de desembarque citados na alusão àquela linha, uma das fontes de tensão nesta são os moradores do Jacaré, um de seus pontos finais. Este fica em frente a um portão que leva a uma extensão de terra com um conjunto de casas; e, ao lado, há uma loja, sempre com os portões fechados e coberta de pichações e cartazes. Alguns moradores do bairro dirigem-se ao 474 para realizar viagens de ônibus tentando embarcar de graça, na maioria das vezes desde o próprio ponto final, mas também nas paradas ainda internas ao bairro, deslocando-se normalmente para o Centro e Copacabana. Os mesmos também costumam realizar o caminho inverso, e esses são momentos em que os outros passageiros (os pagantes) mais demonstram preocupação no coletivo, pois aparentam e comunicam receio em relação aos primeiros.

No que diz respeito aos moradores do Jacaré e os “crackudos” do Centro, há sobre eles toda uma expectativa construída a respeito do que podem fazer em uma viagem de ônibus – trata-se da rotulação de tais atores⁹. A presença desses nos trajetos das linhas é

⁹ Como mostra Werneck (2014a, p.105): “O termo ‘rotulação’, traduzido da palavra inglesa *labeling*, foi estabelecido como nome para uma série coerente de fenômenos de negativizações morais de comportamento

motivo de preocupação entre certos usuários, de forma que práticas de desconfiança são mobilizadas em relação aos mesmos, apartando-os dos ônibus. As ações desconfiadas aqui se manifestam a partir da expectativa efetiva de atitudes transgressão por parte de tais atores, como a prática de roubo, furto, agressão e baderna: “Ah, tinha que ser o 474. Um dos ônibus mais zoados que já vi. Esse aí vive cheio de pivete”; “É, espero meia hora, mas não tomo esse [ônibus, o 474]”. Os jovens do Jacaré que se utilizam da linha são o motivo pelo qual alguns passageiros evitam usar tal ônibus.

c) Itinerário¹⁰ do 332 (Castelo-Taquara)

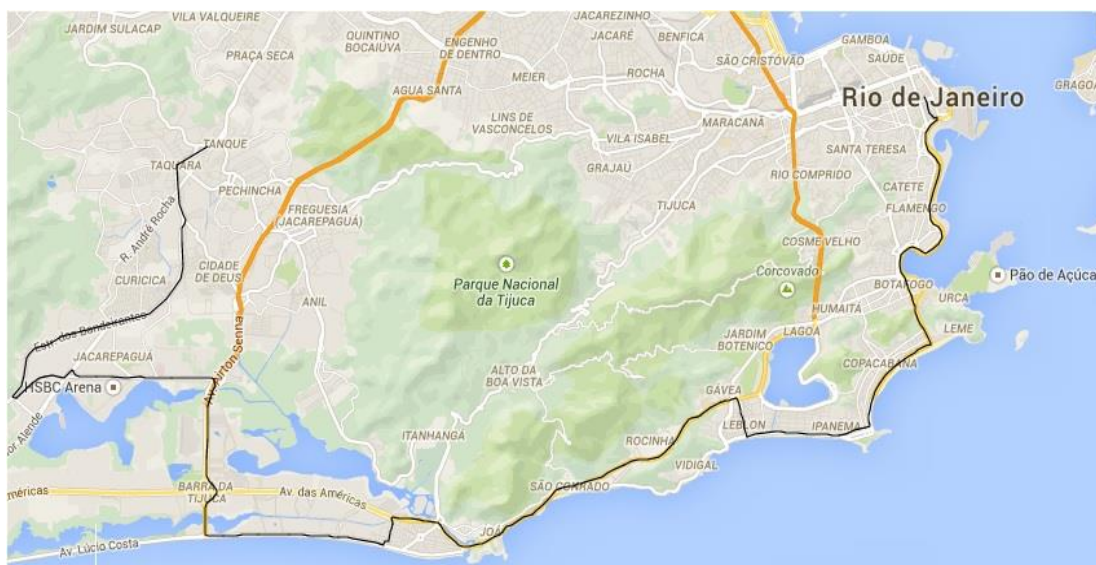
A linha 332 (Castelo-Taquara) é da empresa Redentor, componente do consórcio Transcarioca, responsável pelo transporte de passageiros na região da Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Recreio dos Bandeirantes, Madureira e Cascadura, correspondente à área azul do Mapa 1. Os bairros atravessados por esta linha são: na ida, Castelo, Glória, Botafogo, Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea, São Conrado, Joá, Barra da Tijuca, Recreio e Taquara. Na volta o trajeto só se distingue por passar pelo Aterro do Flamengo antes de chegar ao ponto final do Castelo.

Segue o mapa com o trajeto da linha 332:

Mapa 4

descritos por parte das ciências sociais americanas em meados do século XX, principalmente a criminologia e a considerada sociologia do desvio”.

¹⁰ O trajeto do 332 foi um dos afetados pela criação da Transcarioca - BRT da Barra ao Aeroporto do Galeão, um dos projetos de transformação de mobilidade urbana no Rio de Janeiro para abrigar as Olimpíadas em 2016 (o que pode ser consultado no seguinte site na parte em que diz respeito às obras destinadas às olimpíadas, pela última vez consultado às 15h20 do dia 28/11/2014: <http://www.cidadeolimpica.com.br/projetos/transcarioca/>). O trabalho de campo está baseado no antigo trajeto do 332, que agora cumpre apenas o itinerário Castelo-Alvorada.



O trajeto desta linha foi o mais longo dentre as que pesquisei, chegando a demorar 4h em apenas uma viagem, tendo seu menor tempo em 2h30. Ainda que tenha observado poucas pessoas realizarem seu itinerário por completo, o deslocamento pela cidade neste coletivo – em grande parte de passageiros na Taquara indo para a Barra da Tijuca¹¹, Copacabana ou Botafogo, usuários no Castelo indo para a Zona Sul, ou de Copacabana para a Zona Oeste – para qualquer região de maior fluxo de desembarque de passageiros levava pelo menos 1h30. Portanto, é uma linha em que as pessoas ficam muito tempo no interior do veículo.

Observei mais desentendimentos e discussões entre passageiros nesta linha. As pessoas que presenciavam agressões por parte dos outros também mobilizam formas de agir desconfiadas em que buscam evitar de serem atingidas e/ou de participar do ocorrido. Mais de uma vez observei atitudes de contemporização de forma prévia a desentendimentos, em que certos usuários acalmavam e separavam outros “antes que [eles] perdessem a cabeça de vez”, como informou um senhor ao pedir a outro passageiro que descesse do ônibus para não se chegar a um enfrentamento físico com o motorista. É uma forma de evitar que as consequências da troca de agressões os atinjam: “Depois, vai que sobra para mim”, diz um jovem taquarense, concordando com a atitude do senhor acima.

¹¹ A Zona Oeste do Rio de Janeiro é composta por inúmeros bairros, correspondendo a 60% do território carioca. Logo, há muita discrepância entre os lugares que a constituem: a região com que lido, como a Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes, em sua parte sul, é uma área rica e que conta com prédios comerciais e residenciais, diferenciando-se economicamente dos outros espaços que formam tal região. A Taquara está afastada dos lugares citados, mas possui um acesso mais rápido a eles do que outros bairros da região, formada por áreas residenciais e comerciais mais humildes.

De acordo com um condutor, essa linha – antiga 1223 – era muito visada por assaltantes da Cidade de Deus e da Rocinha, que a assaltariam em sua passagem pela Barra da Tijuca ou São Conrado, tendo sido uma fonte de receio para os condutores. Já como linha 332, o coletivo também foi vítima de uma série de roubos em 2013 por um grupo que visava apenas coletivos¹², de forma que seu trajeto continuou sendo fonte de alerta para seus funcionários.

Por fim, as linhas escolhidas têm itinerários que passam por áreas de tráfego intenso nas Zonas Norte, Oeste e Centro. Visei cobrir ruas e avenidas muito movimentadas, tanto por pedestres quanto por veículos, componentes de áreas importantes para quem se desloca pela capital do Rio de Janeiro, como as Avenidas Brasil, Francisco Bicalho, Presidente Vargas, Rio Branco, Presidente Antônio Carlos, Beira-Mar, e a rua Ana Neri, no Norte e Centro do Rio de Janeiro; a Avenida Atlântica, a Rua Barata Ribeiro, e a Avenida Bartolomeu Mitre, na Zona Sul; e as Avenidas das Américas, Ayrton Senna, e a Estrada do Tindiba, na Zona Oeste. As linhas selecionadas cortam áreas comerciais e áreas residenciais, de forma que a maioria das pessoas com que tive contato durante meu trabalho de campo utilizam tais linhas para ir trabalhar, estudar e/ou, evidentemente, voltar para casa.

O trabalho foi realizado por meio de observação participante nas três linhas selecionadas, primeiramente, entre março, abril e início de maio de 2014, e em setembro do mesmo ano. Em linhas cujo trajeto tinha uma duração entre 1h e 2h20, variando de acordo com o horário devido ao tráfego de carros, fiz de quatro a cinco viagens diárias, procurando permanecer entre 6h a 7h nos ônibus ou em seus pontos finais – no interior das semanas, variei os turnos a serem frequentados: manhã, tarde e noite. No 332, em que os trajetos tinham duração de 2h30 até 4h, realizei de duas a três viagens por dia. Em todos esses períodos, além da observação, também estabeleci conversas com os passageiros e funcionários no decorrer dos itinerários. As entrevistas foram realizadas entre setembro e dezembro de 2014 com os passageiros das linhas. Nelas analisei usuários mostrando a “necessidade” das condutas que havia reparado durante o trabalho de campo por meio de uma *accountability* – no sentido de Scott e Lyman (2008[1968]) –, por argumentos de prestação de contas, frente a minhas colocações em conversas.

¹² O que, por possível curiosidade, pode ser consultado na seguinte reportagem – pela última vez visualizada às 11h43 do dia 29/01/2015: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/12/policia-civil-prende-assaltantes-de-onibus-da-zona-oeste-do-rio.html>.

2.3. As linhas de ônibus no percurso da violência urbana do Rio de Janeiro

Outro ponto de partida para a seleção das linhas se deu por uma breve análise de dados do Instituto de Segurança Pública (ISP) e do Núcleo de Estudos de Cidadania, Conflito e Violência Urbana (Necvu-UFRJ) indicando o número de roubos a coletivos registrados na capital do Rio de Janeiro. A estratégia de pesquisa foi a de selecionar linhas de ônibus cujos trajetos passassem pelas áreas que registraram altas nos números de roubos a coletivos no ano de 2014 em relação a 2013.

Mas ao propor uma seleção de linhas de ônibus envolvendo este critério, realizei, ainda assim, um estudo que não tratou da observação direta de atos de violência definidos de forma fixa, e que atuariam imediatamente sobre os indivíduos, como bandidos assaltando um ônibus ou pessoas ateando fogo aos veículos, por exemplo, mas se voltou a perceber como as rotinas dos passageiros dos coletivos podem mudar quando estes concebem a possibilidade de vivenciar uma situação por eles classificada como perigosa; quando marcam efeitos de um autoentendimento como vítimas potenciais em suas rotinas e as atitudes que tomam perante essa consideração.

Consultando o resumo mensal do ISP por Área Integrada de Segurança Pública (Aisp), vemos que de janeiro a março de 2014 em relação aos mesmos meses no ano anterior tivemos um acréscimo de 440 ocorrências de roubos a coletivos na capital do Rio de Janeiro. Havia 679 ocorrências em 2013 contra 1.119 no ano seguinte, tendo sido um dos delitos que registraram maior aumento percentual no período de acordo com o ISP: 64,8%. Já em relação aos meses de junho a agosto, comparando os mesmos anos, tivemos um acréscimo de 74 ocorrências: de 893 registros de roubos a coletivos para 967. No acumulado de janeiro a agosto houve um aumento de 690 ocorrências em coletivos. Somente abril apresentou quase 60% de aumento.

A ênfase nesse período é importante, pois corresponde a alguns dos meses em que realizei o trabalho de campo nas linhas selecionadas. Com isso, minha intenção de buscar esses dados durante a pesquisa foi procurar áreas e, com isso, itinerários de ônibus, em que as pessoas estivessem mais potencialmente expostas em seus cotidianos aos elementos componentes do “fantasma da violência urbana” (Misse, 1999).

Em nenhum momento da pesquisa as pessoas observadas, com que conversei dentro das linhas ou entrevistei posteriormente, mostraram conhecimento sobre esses dados. No entanto, sobre aquelas áreas, eram frequentes falas como:

- Ando sempre alerta por onde passo.
- Guardo meu relógio para não chamar atenção.
- Sento do lado do trocador porque acho mais seguro.
- Evito de sentar lá trás.
- O momento inteiro as pessoas falam para guardar o celular.
- Costumo não falar no celular à noite, acho que todo mundo tem feito isso.
- Tenho ouvido falar que muita gente tem sido roubada.
- A Avenida Brasil tem muito roubo, né?
- Ah, fico de olho em tudo, até quando estou dormindo.
- Presta bastante atenção pelo Centro, sei que aquela área ali é barra pesada.
- O Rio é perigoso.

Além disso, observei motoristas passarem direto de certos pontos, com passageiros dentro do coletivo querendo desembarcar, por considerarem as pessoas fazendo sinal para embarcar “estranhas”. Trata-se de atores que veem suas rotinas no Rio de Janeiro permeadas por diferentes e específicas possibilidades e formas de perigo, o que se prova para eles por precedentes já observados em suas rotinas que rompem com uma possível confiança estabelecida (Chateauraynaud, 2012): lidamos com uma cidade compreendida – como mostrei em minha dissertação de mestrado (Talone, 2015) – a partir de efeitos das representações da “violência urbana” (Machado da Silva, 1993; Misse, 1999; Porto, 2009).

O que procurei foi a sensação mais do que a ocorrência de insegurança. Nesse sentido, a Zona Norte registrou um aumento de 983 para 1.407 roubos a coletivos em números absolutos comparando os oito primeiros meses de 2013 e 2014, respectivamente. A Zona Oeste também apresentou aumento: de 513 para 639 registros no mesmo período.

Especificamente a Aisp 22, cuja unidade territorial corresponde aos bairros de Bonsucesso, Jacaré, Olaria, parte da Penha Circular, Higienópolis, Benfica, Maré, Ramos – atravessados pelas linhas 498, menos o Jacaré, cortado pela linha 474 –, registrou 118 roubos a coletivos de janeiro a abril de 2014 contra 76 do mesmo período em 2013, sendo uma das Aisps a registrar maior aumento. A Aisp 4, que cobre as DPs de São Cristóvão e

Caju, por exemplo, bairros que fazem parte do trajeto das linhas supracitadas, registrou um aumento de mais 56 casos, ou 69,1%, em relação aos três primeiros meses de 2013 em relação a 2014. A Aisp 16, que cobre, entre outros lugares, parte da Penha Circular, registrou um aumento de até quase o dobro de roubos a coletivos em sua área de atuação neste mesmo intervalo: de 35 para 66 roubos.

A delegacia de Bonsucesso vem sendo individualmente uma das que mais registram roubos a coletivos: em 2010 foram 4.772 casos em toda a cidade e a DP de Bonsucesso se destacou com 401 roubos, número que se manteve alto conforme se pode acompanhar pelos dados do ISP. Esta é uma região cortada pelas três principais vias expressas da cidade, a Avenida Brasil e as linhas Vermelha e Amarela; em torno destas, temos as favelas de Manguinhos, Mandela e o Complexo da Maré. Como a proximidade às vias expressas é muito grande, a circulação de ônibus na área da DP é intensa.

Estudei, então, nas áreas destacadas, diferentes situações em que os passageiros e funcionários de ônibus entendem possivelmente ter de lidar com variadas “violências” – em semelhança aos signos caracterizados por Machado da Silva (1993) e Misse (1999). Ao se depararem com certos elementos, as pessoas interpretam ser necessária a mobilização de dispositivos que proponho compor uma gramática da desconfiança, como a evitação e o afastamento: “Ah, quando vejo um daqueles pivetes, já fico preparada para descer”, diz uma passageira sobre uma linha cujo trajeto inclui a Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá; “Se tiver homem passando [*no corredor de um ônibus cheio*], eu vou me jogar na pessoa da frente”, afirma uma estudante sobre como reage à possibilidade de lidar com o que chama de “tarado”. A seguir, esmiúço tais situações de mobilização da desconfiança.

3. Precaução nas viagens de ônibus

3.1. A gramática da Desconfiança

Mostrarei agora o papel desempenhado pela desconfiança no prosseguimento imediato da rotina na cidade do Rio de Janeiro, evidenciando as formas de agir componentes da gramática da desconfiança, principalmente pelos dispositivos da evitação e do afastamento.

A desconfiança se define apenas situacionalmente. No caso de uma viagem de ônibus, de quem está compondo o grupo de passageiros e funcionários dos coletivos, das

experiências passadas dessas pessoas, dos horários em que a viagem é realizada, do lugar da cidade atravessado e dos moradores de tal região, por exemplo.

Além de estarem ligadas ao futuro e à falta de informação sobre o que ocorrerá nele, em situações que incluam pelo menos dois atores, *trustor* e *trustee* (Sztompka, 2006; Gambetta, 1988); a confiança e a desconfiança envolvem momentos em que as pessoas podem se sentir vulneráveis, produzindo expectativas em relação às suas ações porvindouras (Giddens, 1991; Hardin, 1996). Mas elas são muito mais complexas do que um simples risco redutível a um cálculo, pois envolvem elementos distintos, como até a fé (Möllering, 2001), dependendo das conjunturas de cada situação. Então, para uma melhor compreensão a respeito da desconfiança, trata-se de assumir a postura de olhar para o “futuro”, assim observando as consequências práticas da desconfiança passíveis de ser constatadas. O significado de uma proposição, bem como sua verdade, apenas pode ser reconhecido e verificado a partir do teste de suas consequências (James, 1907).

Cabe ainda dizer que a desconfiança não pode ser entendida de forma pura e isolada (Möllering, 2006), mas está baseada em diferentes contextos e nos respectivos elementos deles componentes. Com esta pesquisa quero destacar que, com um entendimento a respeito do Rio de Janeiro a partir do prisma da “violência urbana”, a desconfiança resulta como elemento relevante – analítica e praticamente – de mediação nas relações interpessoais urbanas e toma forma em variadas situações da vida cotidiana, participando do processo de sua continuidade e compondo a mesma: as pessoas concretizam suas ações e prosseguem em suas atividades corriqueiras ainda que frente a um perigo ou risco projetado e se relacionam de forma problemática (no sentido de John Dewey) com outros atores.

A gramática da desconfiança consiste justamente em um conjunto de elementos, operações, falas e formas de agir de que os atores lançam mão nas situações por eles experimentadas, permitindo a efetivação (Werneck, 2012) de ações baseadas em determinadas circunstâncias sustentadas por expectativas negativas. A gramática da desconfiança apresenta lógicas situadas e relacionadas a conjuntos de indicações que levam os atores a adotarem práticas frente a um perigo ou risco. Trata-se de lançar mão eficientemente de coisas do mundo para dar conta de ações/situações no Rio de Janeiro “violento”.

3.2.Os dispositivos da desconfiança

Trabalho com o conceito de dispositivo como aquilo que visa dar uma base de ajuda às pessoas para que elas possam sustentar suas ações, representando um instrumento para o melhor empreendimento possível da autonomia dos atores (Peeters e Charlier, 1999, p. 18). Eles se definem em uma função de suporte, de baliza, de quadro organizador da ação, colocando em ordem a ação do indivíduo.

Falar de dispositivos, desta maneira, consiste em pensar a forma mais efetiva segundo a qual o indivíduo é capaz de se situar em seu ambiente, “para domá-lo, modificá-lo, o ingerir e o regurgitar” (Berten, 1999, p. 43). É, como propõe Werneck (2014b, p. 28), “uma coisa da qual se pode lançar mão, algo que pode ser mobilizado para lidar com os desafios gramaticais”.

Os dois dispositivos que indico terem tomado mais forma como componentes da gramática da desconfiança, mobilizados pelas pessoas no intuito de lidar com riscos e perigos imediatos identificados em uma viagem de ônibus para então se sentirem protegidos são a evitação e o afastamento. Ambos são lançados para anteparar um “outro que pode ser danoso” na sua efetivação de ações ou mesmo de impedi-lo de estar em uma situação para tal, ou seja, são formas de precaução. Lidamos aqui, como indicam Chateauraynaud e Torny (2000), com construções sobre a experiência ordinária de perigo, risco e vigilância. Por fim, são dispositivos centrados na interação das pessoas em uma viagem de ônibus.

a) A evitação

A evitação pode ser observada nas situações em que passageiros pagantes dividem o espaço do ônibus com aquilo ou aquele em que certo foco de perigo é alocado ou em que passam por localidades consideradas por eles como perigosas, “levantando barreiras” quanto às possibilidades dos mesmos de agirem. Ou seja, lança-se mão dela para impedir os outros de concretizarem as ações projetadas como possivelmente prejudiciais.

Considerando as linhas de ônibus observadas e os relatos dados, a evitação toma forma quando se presta atenção e, posteriormente, fecha-se as janelas pelo Centro da cidade para diminuir o contato com o ambiente externo ao coletivo, reduzindo de antemão a possibilidade de um furto, o que é comum nas representações das pessoas sobre o local; quando usuários sentam-se longe dos passageiros que buscam embarcar de graça nos

coletivos nas localidades do Jacaré, Central do Brasil e Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá, ou quando motoristas os mantêm antes da roleta, longe dos passageiros pagantes, para que não cometam atos “perigosos”; trata-se de descer do coletivo quando achamos que algo ruim possa acontecer, como um assalto; de embarcar no 474 apenas como última alternativa, por exemplo, quando se está atrasado e mais nenhum ônibus esteja passando em direção a certos lugares, pela construção desta linha como perigosa; de mulheres localizando estrategicamente objetos em seus corpos para impedir o ponto de contato com passageiros homens – na medida em que se considera a possibilidade de lidar com a figura do homem que abusa fisicamente de mulheres, um signo da “violência urbana”; de pessoas sentando-se próximas ao cobrador por acreditarem que isso intimida possíveis assaltos; de pessoas que não intervêm ou descem do ônibus quando alguma briga tem lugar no mesmo por receio de agressão; de pessoas pegando ônibus com trajeto mais longo, mas que não passe pela Grajaú-Jacarepaguá, onde ocorrem tiroteios; entre outros elementos.

Quanto à questão do homem que abusa de mulheres, mobiliza-se a evitação, pois assim “não [se] dá brecha para que as coisas aconteçam”, como diz uma passageira do 332 após se desvencilhar com força de dois rapazes que praticamente fechavam o espaço do corredor com seus corpos, ao que um diz, rindo: “Não vou fazer nada”. Para lidar com essas situações, as mulheres procuraram sentar ou ficar em pé em lugares sem contato com outros homens, assim diminuindo a possibilidade de ação deles: “Gosto de ficar lá atrás, não fico no corredor”, diz uma moradora de Bonsucesso que procura esse lugar porque seria o melhor em um ônibus lotado, poucos esbarrariam nela. “Eu tenho muitas questões de ser homem [que sentará ao meu lado]”, diz uma moradora da Taquara sobre o que evita nos coletivos. “Quando não tem jeito de ter que sentar com alguém, sento no lado do corredor (...). E normalmente, quando fico em pé, fico em locais que ninguém possa encostar em mim”, diz uma estudante sobre como age para não ficar encostada em um homem no interior do veículo.

“Amiga, me dá sua pasta para usar de escudo aqui”, diz uma jovem em pé que gostaria de usar um objeto para evitar o contato com os homens que passavam por ela em um 474. Ou seja, para impedir o contato físico (e, logo, um possível abuso) com passageiros, a evitação nesse caso se torna um dispositivo concreto. Com base em suas expectativas sobre como os homens podem agir em um ônibus e/ou com o decorrer presente de uma situação, certas passageiras lançam mão de diferentes formas de impedir o contato com os mesmos de antemão para que um possível abuso não se concretize.

Em exemplos com jovens do Jacaré ou “crackudos” da Central do Brasil tendo embarcado nos coletivos, os demais passageiros sentam-se em lugares distantes dos primeiros. Enquanto aqueles ocupam os assentos da parte traseira do veículo, os outros usuários dirigem-se para os assentos iniciais da linha. Há situações em que o motorista permite a presença dos jovens apenas na parte anterior à roleta, para que não haja contato com os outros usuários. Assim, o encontro direto entre os atores citados é restringido, a possibilidade de ação daqueles que são entendidos como “perigosos” é reduzida.

Certos passageiros procuram assentos próximos aos trocadores e motoristas em certos horários à noite. A presença dos mesmos seria um fator a diminuir a possibilidade de atuação de certos atores no sentido de furtos e roubos: “Me sinto mais segura (...) porque tô perto do motorista e do trocador.” “Ah, se alguém for tentar alguma coisa [*furto, assalto*], não vai tentar com quem tá na frente de um homem, né? Pelo menos eu penso assim.” Sentar próximo aos funcionários das linhas é entendido por alguns passageiros como uma atitude de precaução em certos horários, pois evitar de sentar em lugares vazios nos momentos em que o ônibus carrega poucos passageiros daria maior sensação de segurança.

Em uma viagem no 474, já em São Cristóvão, pelas 18h, um senhor entra com dois meninos pela porta de trás. Desde o momento de embarque até o final do percurso o homem e as crianças se xingam: “Cuzão!” “Arrombado!” “Vou te pegar de porrada!” Por vezes parecem trocar agressões. Eles também gritam e insultam jovens em um ônibus ao lado. Desde quando eles entraram no veículo, os outros passageiros, principalmente aqueles próximos aos “brigões”, passaram a assentos distantes – a esta altura o ônibus estava apenas com dez usuários. Após a viagem em questão, o trocador da linha diz que “os desbocados” eram moradores despejados de um antigo prédio da Telecomunicações do Estado do Rio de Janeiro (Telerj): “Agora estão rodando pelo Jacaré (...). São esses caras aí que agora rodam por aqui. Alguns jovens passavam na rua sem camisa, falando alto. Dá pena, mas fazer o quê?”. A mudança de lugar dos passageiros pagantes figurou como um “evitar contato” com os estranhos “perigosos”, reduzindo a possibilidade de agressão por parte desses projetada pelos primeiros.

Alguns passageiros que se deslocam da Zona Oeste em direção ao Centro podem se utilizar de linhas passando pela Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá. Embora essas possam apresentar os melhores trajetos, no sentido de serem mais rápidos, alguns usuários acabam procurando outras linhas que não passem pelo local quando consideram a possibilidade de

vivenciar tiroteios no mesmo. Apesar das informações conflitantes dadas pelas pessoas com que conversei sobre a recorrência de tiroteios na região, o fator importante é que elas possuem expectativas, ainda que pequenas, sobre essa ocorrência em suas viagens de ônibus: “Tenho bastantes amigos que contaram que passaram por tiroteio na Serra. Eu já passei por tiroteio na Serra também uma vez, e tivemos que deitar no chão (...) Foi meio horrível”; “Recentemente tem rolado muito tiroteio lá, né? Por causa da ocupação da UPP naquela região. E uma amiga minha já passou uns apertos lá, esse ano [2014], tiroteio e tal”.

Então, a utilização de linhas de trajetos alternativos, ainda que mais longos, em dias que as pessoas acreditam ter que lidar com tiroteios na autoestrada, evitando-a, seria um meio de atingir uma autopreservação antecipada.

b) O afastamento

O afastamento diz respeito a não autorização de entrada dos atores rotulados de “pivetes”, “crackudos” e/ou “baderneiros” nos coletivos. Com isso, diminui-se as chances do considerado foco de perigo imediato concretizar ações. E se os mesmos conseguirem embarcar nos ônibus, seja se arriscando pelas janelas ou correndo pela porta traseira no momento de desembarque de outros passageiros, corresponde à expulsão desses pelos usuários pagantes e funcionários das linhas – então, não permitindo a viagem daqueles, não os reconhecendo como usuários dos coletivos. Portanto, lido agora, por exemplo, com os momentos em que jovens do Jacaré são expulsos dos veículos, e em que motoristas passam direto dos pontos em que julguem as pessoas no local como temíveis a partir das rotulações supracitadas.

Observei repetidas vezes que alguns moradores do Jacaré entram no ônibus sem pagar. Por vezes, os funcionários da linha 474 se sentem incomodados e reclamam, como no caso de um trocador que comentou, aborrecido, com o condutor: “Sacanas. (...) Acham que ninguém vê, o ônibus fica lotado deles rapidinho”.

Em uma segunda-feira, às 9h40, na Avenida Nossa Senhora de Copacabana, na Zona Sul, próximo ao hotel Copacabana Palace, um grupo de dez meninos e meninas aparentando ter entre 10 e 15 anos, alguns sem camisa e a maioria negra, parecendo estar vindo da praia, faz sinal para o ônibus – em que eu estou com mais nove passageiros – e se dirige para a porta traseira do veículo quando já estacionado. Ao mesmo tempo, no lado

de dentro do carro, um passageiro acaba de dar sinal para desembarcar no ponto em que estava o grupo.

O motorista parou no ponto, mas não abriu a porta quando viu os meninos se dirigem à porta de trás do veículo – cheguei a observar situações nessa linha em que os motoristas não param em pontos que só tenham jovens sem camisa e/ou em grupo e/ou em lugares desertos, não dando carona aos mesmos, o que também se trata de um caso de afastamento. O diferencial desta situação de agora é que há nela também um passageiro querendo descer do veículo. Com isso, o motorista hesita entre deixar o rapaz descer e correr o risco de os garotos entrarem ou voltar a dirigir e carregar o passageiro até o próximo ponto, o que podia gerar reclamações por parte do mesmo – como normalmente ocorre quando os condutores não param nos pontos em que alguém quer descer, tendo disparado o sinal.

Algumas passageiras, duas de forma mais exaltada ao repararem a situação, demandam que o rapaz salte no ponto seguinte, para que, então, o motorista não precise abrir a porta de desembarque, pela qual poderiam, segundo as mesmas, “entrar esses arruaceiros, que não se sabe, né, podem assaltar o ônibus” e “meninos que podem fazer alguma coisa”. Em seguida, o próprio motorista decide abrir a porta para o passageiro descer, tentando fechá-la em seguida, mas os meninos e meninas embarcam e forçam o acesso ao veículo no intuito de permitir que os colegas ainda do lado de fora subam também. Já dentro do ônibus, eles ocupam a parte traseira do veículo, sentando-se e ficando de pé no entorno dos cinco assentos enfileirados na parte traseira.

No decorrer dessa situação, uma vez que o ônibus estava parado em um de seus pontos oficiais, duas pessoas embarcadas pela porta da frente se direcionaram para a roleta, mas desistiram e desceram ao ver o que estava acontecendo. Alguns passageiros sentados ao meu lado, quase ao final do ônibus, levantaram-se e foram para perto do trocador, na parte da frente do veículo. Algumas pessoas colocaram suas mochilas e bolsas, antes em seus colos ou deixadas no assento livre ao lado, à frente de seus corpos, segurando-as com os braços.

Uma usuária do coletivo gritou para o motorista dirigir até a delegacia mais próxima, e outra passageira, também aflita, o indagou: “Você não vai fazer alguma coisa?”. Isto é, esses usuários pagantes da linha começaram a exigir uma atitude do condutor frente à situação. Observando tudo que estava acontecendo, os meninos gritaram entre si: “Aí, sem bagunça!”. E, para o motorista: “Motorista, vai ficar todo mundo tranquilo aqui.” “Não vamos pichar nada.” “Não vai ter bagunça!”. Ainda assim, o condutor levantou de seu

assento, olhou para os meninos e mandou todos descerem: “Desce todo mundo ou vou levar até a primeira viatura que passar” – havia uma dois quarteirões à frente. E abriu a porta.

A maioria dos jovens desceu nessa hora, mas dois ainda ficaram e tentaram argumentar: “*Coé*, somos lá do Jacaré, a gente só quer ir até São Cristóvão e sai.” “Na moral, cara.” “Por favor. Não vamos fazer nada!” “A gente salta em São Cristóvão e vai a pé depois”. O motorista, já com o ônibus em movimento, começou a acelerar com a porta aberta e os dois tiveram que pular do ônibus. Os passageiros se sentaram novamente em seus lugares e a viagem prosseguiu.

Ou seja, quando certos usuários da linha viram os meninos sem camisa e em grupo tentando embarcar no ônibus, presumiram que poderiam vir a causar dano a eles. Criaram uma expectativa negativa sobre os jovens, identificando-os como arruaceiros, por exemplo, temendo os mesmos, e então mobilizaram algo que proponho integrar à gramática da desconfiança frente à situação: o afastamento. Lançou-se mão da proibição dos meninos no ônibus para excluir a possibilidade de permanecerem em seu interior e, logo, de agirem nele – os jovens do Jacaré foram, nessa ocasião, retirados da possibilidade de participação no grupo dos passageiros do coletivo, tiveram seu deslocamento pela cidade frustrado. O possível “mal” – na visão daqueles passageiros – foi cortado antes que pudesse se efetivar. Impuseram ao motorista que ele se responsabilizasse por retirar os jovens do ônibus, ou seja, que ele entrasse em conflito com os últimos, mobilizando o dispositivo do afastamento, e este assim decidiu proceder. Não houve qualquer tipo de diálogo ou acordo, e as passageiras se justificaram ao dizer que eles “pod[*iam*] assaltar o ônibus”, justificaram-se por hipóteses projetadas – lembrando que motoristas não podem dar carona a passageiros, de forma que haveria um argumento legal para impedir a presença dos jovens que não foi mobilizado. Ainda assim, concretizaram sua vontade por imposição e a viagem prosseguiu. A rotina teve continuidade após a situação problemática.

Em outros exemplos de afastamento, vemos os residentes do entorno do Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá, sobre os quais os passageiros pagantes de linhas que atravessam o local tendem a comentar, demonstrando receio: “A gente sempre sente o medo coletivo, a gente vê as pessoas comentando [*sobre os moradores da autoestrada*], você começa a ficar um pouco mais alerta”, diz um morador da Zona Oeste. Com isso, embora ele não se incomode com a presença daqueles que são foco de preocupação, permanece alerta às situações em que embarcam nas linhas e diz ter observado vezes em que a presença dos

mesmos foi proibida por temor dos outros passageiros. Um morador da Taquara diz já ter observado condutores expulsarem tais moradores do ônibus ao saírem da autoestrada, proibindo a presença dos mesmos no veículo para impedir o deslocamento deles pelo resto da cidade: “Vamos, agora não vou mais carregar vocês. Sai”.

Um passageiro do 474 também afirma não se importar com a presença dos jovens do Jacaré no ônibus, pois estes nunca o teriam incomodado, mas diz não defender a presença dos mesmos frente a passageiros que não querem os deixar embarcar – “Achando que vão roubar, fazer arrastão”, como afirma – por medo de retaliação e até de brigas. Ele completa: “E vai que eles [*os jovens do Jacaré*] realmente aprontam uma bem quando tô no ônibus”. Portanto, conclui dando a entender ter se acostumado com a proibição da presença de tais jovens pelas situações ruins que poderiam se suceder.

Na Central do Brasil, alguns passageiros pagantes ordenam aos motoristas abrir ou fechar as portas quando observam aqueles que caracterizam como “crackudos” tentando entrar no ônibus, escondidos pela porta traseira ou pela janela, a fim de impedir a presença dos mesmos tendo em vista o que poderiam fazer. Em uma quarta-feira, às 18h, um desses jovens acabou ficando preso na porta traseira do coletivo após o expulsarem, pois o condutor fechou a saída enquanto o mesmo passava. Um dos passageiros o empurrou com a sola do pé e disse: “Pronto, tá fora”, como se a tarefa de retirar tal jovem do ônibus estivesse cumprida.

Alguns motoristas não estacionam o ônibus para embarque dos “crackudos”, de forma que, às vezes, esses correm atrás do veículo – como já presenciei na Avenida Presidente Vargas, embora tenham tido sua presença recusada ainda assim. Esses atores despertam efeitos de preocupação nos outros passageiros e funcionários, apontados por parte desses em suas tentativas de retirá-los do veículo para que não possam efetivar ações no mesmo.

Em uma cidade moderna, *lócus* da desconfiança para com a alteridade com que se trava contato em deslocamentos cotidianos (Simmel, 1979), tais atores por muitas vezes não são permitidos nos coletivos como passageiros. Assemelham-se, portanto, ao caso do “estrangeiro”, de Simmel (1971), quando este perde o sentido positivo, passando a não ser considerado elemento de um determinado grupo, em que o sentimento geral de pertencimento a um tipo de relação que envolve diferentes partes não o é permitido.

Considerações finais

A partir de uma análise sobre viagens de ônibus pelas linhas 332, 474 e 498, propus que tanto os passageiros pagantes quanto os funcionários dos coletivos lançam mão da evitação e do afastamento para impedir um ato entendido por eles como violento de se concretizar: trata-se de dispositivos a darem suporte à ação potencial dos atores, auxiliando na efetivação da mesma. Nos casos observados, vimos tal potencialidade de ação carregada por uma expectativa negativa a respeito de diferentes atores, partes da cidade (bairros e ruas), regiões morais e procedimentos de ação.

As formas de agir aqui estudadas não envolvem uma busca ao acordo (Boltanski e Thévenot, 1999, p. 361), ou seja, não são resolutivas em relação ao problema vivenciado pelos participantes de uma determinada situação, não se mirando em um princípio superior comum a guiar as ações, o que as tornaria legítimas para os diferentes atores envolvidos. Por exemplo, quando analisamos passageiros/funcionários vociferando para tentar retirar alguém que toma forma para eles de um perigo no ônibus por ser entendido como possivelmente baderneiro ou ladrão, não são apresentadas provas definitivas sobre este ser ou não uma ameaça. A desconfiança se dá justamente na falta de informação, implicando necessariamente a falta de certeza definitiva em relação ao outro.

As provas, apresentadas para o ajustamento das apreensões (Chateauraynaud, 2012), para demonstrar a legitimidade de uma ação (Boltanski e Thévenot, 2006[1991]), muitas vezes expostas a mim pelas pessoas em conversas informais ou entrevistas, eram suas lembranças, histórias contadas por conhecidos, um saber apresentado como comum a respeito da cidade (por exemplo, a certeza de perigo no centro à noite), ou seja, elementos que direcionassem o olhar à necessidade da desconfiança.

É com base nesse processo que a condição de periculosidade (a expectativa negativa) é imputada a certos atores, de forma que se procura anular a agência dos mesmos, a possibilidade de participarem ativamente de uma situação e de se deslocarem pela cidade. Um passageiro do 498 comenta, após colaborar para a expulsão de um jovem (interpretado como usuário de crack, e, logo, entendido como perigoso para ele) do ônibus: “Não sei qual é a dele, não é mesmo? Então, vou fazer o que?” Ou seja, dependendo do ator e do lugar em questão, desconfia-se do outro como que “por via das dúvidas”.

Pelas práticas destacadas, vimos, portanto, se estabelecer um caminho para que a rotina tivesse prosseguimento carregando uma maior sensação de segurança para delas quem lançou mão – embora isso não represente sossego psicológico, já que a desconfiança

tem seu custo cognitivo –, figurando como um problema constitutivo da ordem das interações sociais na cidade à medida que, para tal sensação ser produzida, determinados atores são apartados de outros. É um problema relacionado às práticas guiadas por uma gramática da desconfiança.

Se se procura mobilizar ações com vias a determinados lugares, pessoas e situações de forma que estes sejam afastados ou evitados, é porque eles figuram como perigosos para certos atores. A gramática da desconfiança é suportada por um quadro referencial em que figuram regras formais de ação configurando diferentes práticas de se agir imediatamente para que o foco da expectativa negativa não se concretize.

Isto nos permite pensar que, por um lado, a desconfiança permite a continuidade da rotina, não significando um rompimento, uma impossibilidade da vida em sociedade, mas por outro significa a colocação em prática de ações de distanciamento sobre determinados atores. Nos dias subsequentes em que observei jovens do Jacaré ou “crackudos” do Centro sendo expulsos do ônibus, permitindo uma viagem entendida como mais segura para aqueles em seu interior, os residentes de tais localidades continuaram embarcando nos veículos, tendo que lidar novamente com passageiros avessos às suas presenças, enquanto estes permaneceram se sentindo em perigo, de forma que a evitação e o afastamento continuaram sendo mobilizados. Portanto, a desconfiança pode ser vista como diferentes formas de agir auxiliadoras para a continuidade da rotina, mas, no cenário urbano carioca, ela não comporta uma ordem de interação prolongada entre *trustors* e *trustees*.

A desconfiança se dá a partir dos elementos elencados ao longo deste trabalho, que parecem fazer parte de um imaginário particular feito sobre o Rio de Janeiro como “substancialmente violento” – há um longo tempo, como podemos ver em Machado da Silva (1993), Misse (1999) e Batista (2003). Na medida em que tal “imaginário” causa efeitos reais na rotina das pessoas, estas procuram evitar ou afastar os fatores que o compõem para a continuação de suas atividades cotidianas. Ou seja, a desconfiança não transforma, não modifica os diferentes elementos que a despertam, apenas se molda de formas variadas como prática para a vivência em meio aos mesmos.

Referências

- Batista, Vera Malaguti. *O medo na cidade do Rio de Janeiro: Dois tempos de uma história*. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Revan. 2003.
- Beck, Ulrich. *Risk Society: Towards a New Modernity*. Traduzido por Mark Ritter. Londres: Sage. 1992.
- Berten, André. “Dispositif, médiation, créativité: Petite généalogie”. *Hermès*, n. 25, 1999, pp. 33-47.
- Boltanski [e] Thévenot, Laurent. *On Justification: Economies of Worth*. Princeton University Press, 2006[1991].
- _____. “The Sociology of Critical Capacity”. *European Journal of Social Theory*, v. 2, n. 3, 1999, pp. 359–377.
- Caiafa, Janice. *Jornadas urbanas: Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2002.
- Chateauraynaud, Francis. “A prova do tangível: Experiências de investigação e o surgimento da prova”. *SocioPhilo*, Iesp/Uerj, 2012.
- _____. [e] Torny, Didier. “Les sombres précurseurs: Une sociologie de l’alerte et du rique”. *Politix*, v. 13, n. 52, 2000, pp. 243-247.
- Chomsky, Noam. *Current Issues in Linguistic Theory*. Londres: Mouton & Co. 1969.
- Gambetta, Diego. “Can we trust trust?” In: Gambetta, Diego (org). *Trust: Making and Breaking Co-Operative Relations*. Oxford, Basil Blackwell, 1988, pp. 213-237.
- Giddens, Anthony. *As consequências da modernidade*. Tradução: Raul Fiker. São Paulo, Editora UNESP. 1991.
- Hardin, Russel. “Trutworthiness”. *Ethics*, v. 107, n. 1, 1996, pp. 26-42.
- James, William. *Pragmatism: A New Name for Some Old Ways of Thinking*. Cambridge (EUA), Harvard University, 1907.
- Latour, Bruno. *Reagregando o social. Uma introdução à teoria do ator-rede*. Salvador: Edufba; e Bauru: Edusc. 2012.
- Lima, Roberto Kant de [e] Valladares, Lícia do Prado. “A escola de Chicago: Entrevista com Isaac Joseph”. *BIB: Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais*, n. 49, 2000, pp. 3-13.

- Luhmann, Niklas. "Familiarity, Confidence, Trust: Problems and Alternatives". In: Gambetta, Diego (org). *Trust: Making and Breaking Cooperative Relations*. Oxford, Basil Blackwell, 1988, pp. 94-107.
- Machado da Silva, Luiz Antônio. "Violência urbana: Representação de uma ordem social". In: Nascimento, Elimar Pinheiro [e] Barreira, Irllys (orgs). *Brasil urbano: Cenário da ordem e da desordem*. Rio de Janeiro, Notrya, 1993, pp. 131-142.
- Misse, Michel. *Malandros, marginais e vagabundos: A acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese (doutorado), IUPERJ, 1999.
- Möllering, Guido: *Trust: Reason, Routine, Reflexivity*. Bingley (RU), Emerald Group, 2006.
- _____. "The Nature of Trust: From Georg Simmel to a Theory of Expectation, Interpretation and Suspension". *Sociology*, v. 35, n. 2, 2001, pp. 403-420.
- Park, Robert E. "A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano". In: Velho, Otávio (org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1967, pp. 25-66.
- Peeters, Hugues [e] Charlier, Philippe. "Contributions à une théorie du dispositif". *Hermès*, n. 25, 1999, pp. 15-23.
- Porto, Maria Stela Grossi. "Crenças, valores e representações sociais da violência". *Sociologias*. UFRGS Impresso, v. 8, n. 16, 2006, pp. 250-273.
- Talone, Vittorio. *Confiança e desconfiança como dispositivos morais situacionais em trânsito: um estudo em viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia. 2015
- Trajtenberg, Nicolás. "Confianza". Documento de Trabajo n. 77, Departamento de Sociología, Universidad de la República de Uruguay, 2006.
- Scott, Marvin B. [e] Lyman, Stanford M. "Accounts". *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, v. 2, n. 2, 2009[1968], pp. 139-172.
- Simmel, Georg. "The Sociology of Conflict I". *American Journal of Sociology*, v. 9, n. 4, 1904, pp. 490-525.
- _____. *On Individuality and Social Forms*. Chicago, The University of Chicago Press, 1971.
- _____. "A metrópole e a vida mental". In: Velho, Otávio Guilherme (org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.
- Sztompka, Piotr. *Trust: A Sociological Theory*. Cambridge (RU), Cambridge University Press. 2006.

Werneck, Alexandre. "Moralidade de bolso: A 'manualização' do ato de dar uma desculpa como índice da negociação da noção de 'bem' nas relações sociais". *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, v. 2, n. 3, 2009, pp. 107-141.

_____. *A desculpa: As circunstâncias e a moral das relações sociais*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. 2012b.

_____. "Teoria da rotulação". In: Lima, Renato Sérgio de; Ratton, José Luiz [e] Azevedo, Rodrigo (orgs). *Crime, polícia e justiça no Brasil*. São Paulo, Contexto, 2014a, pp. 105-116.

_____. "Sociologia da moral, agência e criatividade". In: Werneck, Alexandre [e] Cardoso de Oliveira, Luís Roberto (orgs). *Pensando bem: Estudos de sociologia e antropologia da moral*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2014b, pp. 114-138.

Wright Mills, Charles. "Situating Actions and vocabularies of motive". *American Sociological Review*, v. 5, n. 6, 1940, pp. 904-913.