
Um olhar sobre a infraestrutura: reflexões sobre mobilidade e funcionamento do trânsito de São Gonçalo (Brasil-RJ)

A look at infrastructure: reflections on mobility and functioning of traffic in São Gonçalo (Brazil-RJ)

Talitha Mirian do Amaral Rocha



Edição electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/4746>

DOI: [10.4000/pontourbe.4746](https://doi.org/10.4000/pontourbe.4746)

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Referência eletrônica

Talitha Mirian do Amaral Rocha, « Um olhar sobre a infraestrutura: reflexões sobre mobilidade e funcionamento do trânsito de São Gonçalo (Brasil-RJ) », *Ponto Urbe* [Online], 23 | 2018, posto online no dia 17 dezembro 2018, consultado o 14 junho 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pontourbe/4746> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pontourbe.4746>

Este documento foi criado de forma automática no dia 14 junho 2020.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Um olhar sobre a infraestrutura: reflexões sobre mobilidade e funcionamento do trânsito de São Gonçalo (Brasil-RJ)

*A look at infrastructure: reflections on mobility and functioning of traffic in São
Gonçalo (Brazil-RJ)*

Talitha Mirian do Amaral Rocha

NOTA DO EDITOR

Versão original recebida em / Original Version 03/06/2018

Aceitação / Accepted 18/11/2018

Algumas considerações iniciais

- 1 A concepção de Estado baseada nos estudos de Weber (1979) prevê que ele seria um aparato administrativo e político que detém o monopólio da violência em determinado território a partir da crença dos indivíduos em sua legitimidade. Apesar de essa ser uma visão ainda recorrente, a Antropologia tem procurado estudar o Estado tal como ele existe no âmbito local, analisando como se constituem as manifestações da burocracia e da lei. Duas autoras que têm buscado adotar essa visão são Veena Das e Deborah Poole (2008), principalmente nas suas tentativas de se distanciarem da imagem apresentada por Weber e de proporem estudar o Estado a partir de uma visão de suas margens. O objetivo delas é procurar compreender como as práticas e políticas nessas zonas conformam medidas regulatórias e disciplinantes que constituem, de alguma maneira, o que chamamos de Estado (Das e Poole, 2008: 04).

- 2 Considerando essa visão, no mestrado, busquei observar as práticas e representações dos guardas municipais de São Gonçalo (RJ) durante sua principal atividade, que é a organização do trânsito da cidade. Para isso, entre novembro de 2013 e dezembro de 2014, realizei uma observação direta do trabalho desses agentes. Os resultados dessa pesquisa são apresentados na dissertação intitulada “‘Quem dirige em São Gonçalo dirige em qualquer lugar’: uma etnografia sobre as práticas e representações da Guarda Municipal de São Gonçalo”, trabalho contemplado no processo de seleção de obras do Edital EDUFF2015(Série Nova Biblioteca) e laureado com o Prêmio de Excelência UFF 2016, na categoria melhor dissertação de mestrado da área de Ciências Humanas, Ciências Sociais, Ciências Sociais Aplicadas e Linguística, Letras e Artes.
- 3 Para a construção dessa dissertação, foi preciso considerar as reflexões produzidas a partir da função que a Guarda Municipal possui dentro da área da Segurança Pública. A esse respeito, diversos autores já apontaram que a Constituição Federal de 1988 não define claramente como a Segurança Pública deve ser tratada em âmbito municipal e nem mesmo qual seria o papel da Guarda dentro do chamado Sistema de Segurança Pública (Vargas e Oliveira Júnior, 2010; Misse e Bretas, 2010; Mello, 2011; Miranda, Azevedo e Rocha, 2014).
- 4 Além disso, durante a pesquisa foi preciso também considerar algumas representações que existiam a respeito do trânsito da cidade. O título da minha dissertação, por exemplo, trata-se de um ditado popular que escutava recorrentemente dos colegas que moravam na cidade ou mesmo dos próprios guardas municipais. Entretanto, ao me dizerem a frase “quem dirige em São Gonçalo dirige em qualquer lugar”, não pretendiam enfatizar a destreza dos motoristas que transitavam pelas ruas da cidade, mas pôr em evidência uma imagem do trânsito, que seria, supostamente, “caótico” e “desorganizado”.
- 5 Considerando essas representações, no presente artigo, parto da seguinte perspectiva: meu objetivo aqui é tratar de questões que envolvem a mobilidade urbana, olhando para a infraestrutura de trânsito da cidade de São Gonçalo. Mais especificamente, pretendo analisar como operam as infraestruturas do trânsito na cidade de São Gonçalo para, a partir de um olhar sobre o cotidiano, entender como funciona o trânsito da cidade. Para esse fim, considerarei os preceitos de Graham e McFarlane (2014), segundo os quais temos que analisar como as pessoas experimentam e percebem as infraestruturas que estão dispostas em seu dia a dia.
- 6 Num primeiro momento, irei apresentar o contexto de algumas legislações importantes no que se refere ao trânsito e à mobilidade urbana, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nessa parte, pretendo, também, fazer uma reflexão sobre as proximidades e distanciamentos das seguintes categorias: trânsito e mobilidade. Posteriormente, irei determinar o que considerarei sob o título de “infraestrutura do trânsito”. Além de considerar as sinalizações de trânsito e demais instrumentos previstos em lei, concentrarei minha análise nos principais responsáveis pela funcionalidade do trânsito : os guardas municipais. Para isso, apresentarei também como se dá a atuação desses agentes, enfatizando quais são os valores que podem informar a sua prática. Por conta disso, o olhar sobre o cotidiano nos permitirá entender que o funcionamento do trânsito está intimamente relacionado com os usos que são feitos das infraestruturas presentes nesse espaço, ora seguindo o que está formalmente previsto por lei, ora lançando mão das regras informalmente construídas.

Trânsito e Mobilidade: entendendo as categorias

- 7 Os problemas vividos no trânsito por pedestres, motoristas e ciclistas são analisados por Da Matta, em parceria com João Gualberto M. Vasconcelos e Ricardo Pandolfi, no livro “Fé em Deus e Pé na Tábua ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil” (2010). Os autores nesse texto se aproximam da discussão já travada por Da Matta quando ele analisa as relações entre a casa e a rua. Considerando essa dicotomia, o livro ressalta que a centralidade do carro como meio de transporte tem uma relação direta com os modelos aristocráticos e individualistas de nossa sociedade brasileira. Assim, apesar de esse estudo partir de um contexto específico, é possível perceber que a realidade então observada em Vitória pode se assemelhar à de outros municípios brasileiros.
- 8 Além disso, a centralidade dos veículos motorizados também é ressaltada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), legislação que dispõe normativas que devem ser seguidas na organização do trânsito e condução de meios de transporte. Como exemplo, é possível ressaltar o artigo 58, no qual se estabelece que:

nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, *com preferência sobre os veículos automotores*.
(Brasil, 1998: 13 - grifo meu)
- 9 Apesar de o CTB aparentemente privilegiar o fluxo dos veículos automotores, nessa mesma lei, mais precisamente no artigo 29, é estabelecido que os veículos de maior porte são responsáveis pela segurança dos menores. Nesse sentido, embora o Código de Trânsito Brasileiro, de 1998, sinalize a importância de pedestres e veículos não motorizados no trânsito, a centralidade ainda é dada ao fluxo de carros e veículos mais pesados.
- 10 Ainda pensando nos conflitos vividos pelos usuários do trânsito no Brasil, em 2001 foi implementada a lei 10.257/01, conhecida como Estatuto da Cidade. Emília Maricato, num artigo denominado “O Estatuto da Cidade Periférica” (2011), apesar de fazer críticas à lei e apontar algumas dificuldades de implementá-la, reconhece o “mérito” do Estatuto, enfatizando que ele é uma conquista social que consegue inserir na agenda política nacional algumas questões importantes, como, por exemplo, a “democratização da mobilidade urbana”. Nesse âmbito, essa lei obriga ao desenvolvimento de “planos de mobilidade urbana” para municípios acima de 500 mil habitantes.
- 11 Algum tempo depois, em 2012, foi instituída a “Política Nacional de Mobilidade Urbana”, pela lei 12.587/12. A partir desse momento, os “planos de mobilidade urbana” tornam-se obrigatórios para cidades acima de 20 mil habitantes. Além disso, em relação às diretrizes que informam essa Política Nacional, é dada mais ênfase aos modos de transporte não motorizados do que aos motorizados. Nesse sentido, mesmo que os códigos, legislações e planos nacionais e municipais estejam privilegiando a mobilidade de pedestres e transportes não motorizados, na prática o que consegui observar em São Gonçalo é que os fluxos de carros ainda são o centro das atenções dos agentes de trânsito, sejam eles guardas municipais ou não.
- 12 Como podemos observar, as categorias “trânsito” e “mobilidade” são usadas nesses instrumentos normativos, muitas das vezes, com significados distintos. Para os guardas

municipais de São Gonçalo, a palavra “trânsito” costuma se referir ao movimento de veículos no espaço público, o que a associa diretamente ao tráfego viário. Esse grupo não utiliza a categoria “mobilidade” para se referir ao seu movimento pela cidade. Por conta disso, sempre me intriguei em entender o que o “trânsito”, visto aqui enquanto categoria nativa, tem a ver com mobilidade, categoria usada não somente nos regramentos federais sobre o espaço urbano, mas também presente em análises de outros autores que estudaram transportes públicos e/ou coletivos como, por exemplo, nos trabalhos de Marc Augé (1998), Janice Caiafa (2002), Cristina Patriota de Moura e Vasconcelos (2012) e Lenin Pires (2013).

- 13 Comecei a perceber que a categoria “mobilidade” me permite contemplar práticas para além do tráfego viário, o que tem me proporcionado observar outros fenômenos que se apresentam durante o desenvolvimento da pesquisa etnográfica que tenho realizado no doutorado, analisando as experiências de mobilidade de mototaxistas de Niterói. O recurso à categoria mobilidade, portanto, é um operador analítico que utilizo para tratar do conjunto de experiências que envolvem o ir e vir nas cidades, tal qual propõem Mimi Sheller e John Urry em seu “New Mobilities Paradigm” (2006: 207). Por meio de um olhar crítico aos estudos sobre mobilidade urbana feitos pelas ciências sociais, esses autores se debruçam sobre as cidades considerando a mobilidade como parte intrínseca e indissociável da vida diária das pessoas. A presença da mobilidade se impõe através de movimentos sistemáticos que fazem parte de nosso cotidiano, como, por exemplo, ir do trabalho para casa, da casa para alguma atividade de lazer, participar de protestos sociais, viajar ou até mesmo tomar parte de processos de migração. Nesse sentido, a “mobilidade” revela-se uma categoria analítica mais abrangente que a categoria “trânsito”, posto que não diz respeito exclusivamente ao deslocamento físico entre dois pontos, mas, pelo contrário, engloba práticas carregadas de sentido e que são marcadas por diferentes relações de poder, fluxos e modos de pertencimento à cidade.

Infraestruturas disponíveis para garantir a fluidez do trânsito: um ato de categorização

- 14 Um dos locais que mais frequentei por conta do trabalho de campo junto aos guardas municipais de São Gonçalo foi o Alcântara. Esse bairro é um importante polo de comércio da cidade. Lá é possível encontrar linhas comerciais e de serviços de diferentes ramos, que vão desde barbeiros, sapateiros e “abatedouros” até “lojas de grife”, além de grandes redes de *fast food*. Desde o primeiro dia em que fui a esse bairro, tive contato com os diversos sons e movimentos característicos do local. As ruas e calçadas frequentemente ficam cheias de “camelôs”¹, assim como de possíveis compradores. Ao andar nas calçadas, era preciso prestar muita atenção para não pisar nos produtos que os ambulantes estendiam no chão ou, mesmo, para não tropeçar em algum caixote ali deixado ao acaso. Alguns “camelôs” montavam barracas provisórias com caixotes e madeiras, ocupando grande parte das calçadas. Esses espaços eram como uma espécie de quebra-cabeça, onde cada coisa tinha o seu lugar: uma parte da calçada era destinada aos “camelôs”, outra era ocupada pelas enormes filas de pessoas que esperavam ônibus, e o que restava era destinado ao fluxo de pessoas que iam e vinham em sentidos contrários. Aquelas que estavam com mais pressa cortavam caminho pelos cantos das ruas. Com isso, a rua, além de ser destinada ao fluxo de veículos, era também

um espaço por onde transitavam pedestres e “camelôs”. Quando estes queriam ir para o outro lado da rua, não eram os semáforos e faixas de pedestres que regulavam o momento de atravessar. A qualquer momento e em qualquer lugar era possível ver alguém ou mesmo uma multidão cruzando as ruas.

- 15 O bairro se caracteriza pela diversidade, não só em termos comerciais, mas, também, em relação aos objetivos daqueles que nele circulam. Durante o período em que acompanhei o trabalho dos guardas municipais, notei que, todos os dias, as ruas estavam cheias de pessoas. Algumas eram clientes das lojas, outras estavam lá só de passagem para pegar um ônibus, havendo, ainda, aquelas que estavam ali para trabalhar, como os guardas municipais. Há uma grande quantidade de ônibus e vans que saem do bairro com destino às mais diferentes localidades. Poderia, também, mencionar os inúmeros carros que circulam por lá e os muitos caminhões que param nos poucos locais permitidos para carga e descarga de produtos. Tudo isso me levava a perceber que a diversidade de pessoas que era possível se observar naquele bairro ocasionava e implicava uma diversidade de modos de uso do espaço público.
- 16 Uma das maiores preocupações dos guardas municipais nesses espaços era o fluxo de veículos. Nesse sentido, para os guardas municipais, o desafio de “organizar o trânsito” pode ser sintetizado em uma frase: “fazer o trânsito fluir”. Desde o início do trabalho de campo, muitos agentes enfatizaram que essa era uma de suas principais preocupações. Logo no primeiro contato, os guardas costumavam dizer que o trabalho estava voltado para o fluxo de veículos, visando, portanto, evitar congestionamentos ou quaisquer tipos de retenção. 00000
- 17 O termo “fluidez” aparece em todo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), associado a um dos objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito e como uma das tarefas principais “dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios” (Brasil, 1998: 12). Quando se trata da infraestrutura prevista para garantir uma melhor fluidez, o documento também prevê um conjunto de sinais de trânsito e dispositivos que deveriam estar em via pública. A classificação dessa sinalização está disposta em: verticais, horizontais, dispositivos de sinalização auxiliar, luminosos, sonoros, gestos do agente de trânsito e do condutor. Em relação à ordem de prevalência dessa sinalização, o CTB dispõe que as ordens dos agentes de trânsito deverão ser predominantes sobre as demais normais de circulação. Se formos pensar no caso de São Gonçalo, isso prevê que as decisões dos guardas municipais são as mais importantes quando se trata da sinalização para garantir o fluxo de veículos.
- 18 Nesse sentido, de acordo com o CTB, diversas infraestruturas podem ser acionadas com o objetivo de permitir a fluidez do trânsito, como, por exemplo, semáforos, faixas de pedestres, sinais luminosos pintados nas ruas, cones e sinais sonoros. Poderia citar também um conjunto de objetos usados pelos guardas municipais, como, por exemplo, o apito, o talão de multas e o rádio. Em se tratando dos estudos antropológicos com o enfoque sobre infraestruturas, Lakin (2013) já demonstrou que todos os dispositivos mobilizados para um meio operar podem ser considerados como infraestrutura. Nesse sentido, ainda de acordo com o autor, a funcionalidade de um meio pode depender de diversos recursos. Isso significa dizer que realizar um estudo antropológico com enfoque sobre a infraestrutura é, sobretudo, um ato de categorização (Lakin, 2013: 330).
- 19 No caso em questão, é possível afirmar que não somente formas materiais podem ser consideradas infraestruturas, mas também as pessoas que estão envolvidas naquele espaço e que permitem ao trânsito fluir. Sob essa ótica, os guardas municipais são

também infraestruturas responsáveis pela fluidez do trânsito. Mesmo que o CTB preveja que sinais verticais, horizontais, luminosos podem fazer parte da sinalização, aqueles que eram mais utilizados eram os sinais sonoros e os gestos dos guardas. Além disso, conforme veremos a seguir, o fluir do trânsito dependia não somente das regras formais previstas em lei, mas, sobretudo, das regras informais traçadas pelos guardas e demais usuários no cotidiano. Isso significa dizer que, por mais que esteja prevista uma gama de sinalizações para o trânsito, as infraestruturas fundamentais para fazer o trânsito fluir eram os próprios guardas municipais.

Práticas de ilegibilidade do Estado: fazer o trânsito fluir a partir do “cada caso é um caso”

- 20 Por mais que o termo fluidez esteja previsto no Código de Trânsito Brasileiro, os guardas municipais de São Gonçalo possuem uma interpretação própria do que isso significa. Num primeiro contato, os guardas me diziam que para garantir a fluidez não podiam deixar os ônibus pararem fora de seus pontos e, vez ou outra, tinham que deixar os veículos seguirem com o sinal vermelho. Entretanto, em determinado dia que conversei com um guarda chamado Queiroz, tive outra percepção sobre o que era “fazer o trânsito fluir”.
- 21 Naquele dia, Queiroz discorreu sobre um caso ocorrido há poucos dias, quando um caminhão havia parado em um local proibido, “obstruindo a via e atrapalhando o fluxo”. Após contar com detalhes o que aconteceu e explicar os motivos que o fizeram “notificar”² o motorista, ele me disse: “O Alcântara é um anel. Fechou um lado, fechou tudo. Isso aqui é igual veia e artéria, os carros são o sangue, e os pedestres são a gordura. Nós temos que tirar a gordura, para não obstruir o caminho do sangue”. Queiroz fazia comparações que me ajudavam a entender melhor como eram construídas as representações dos guardas. Aquela fala, especificamente, me fez perceber que, para “fazer o trânsito fluir”, não bastava aos agentes concentrarem sua atenção no fluxo de veículos. Mais do que isso, é preciso saber lidar com todos os tipos de situações e/ou problemas que, direta ou indiretamente, dizem respeito às “veias” e “artérias” do município. Por isso, para além dos guardas municipais serem uma infraestrutura fundamental para o trânsito fluir, eles também dispunham de outras infraestruturas que os ajudavam a agir na organização do trânsito da cidade.
- 22 Um instrumento que era muito utilizado pelos guardas municipais para fazer o trânsito fluir era o apito. Além dos gestos, os sinais sonoros eram os mais utilizados pelos guardas. Esses agentes me falaram que, assim que entram na instituição, ganham um apito. Porém, vários deles enfatizaram que ele “é muito ruim”, já que não faz muito barulho. Por isso, cada guarda compra um apito de sua preferência, o que se torna um artigo pessoal e característico de cada um. Algumas guardas municipais, por exemplo, compravam apitos cor de rosa ou com temáticas de oncinha, o que fazia parte da identidade que cada uma tinha naquele espaço. No início do trabalho de campo, o guarda Umberto me mostrou a maneira como eles fazem uso do apito em seu cotidiano profissional:
- “Olha, não sei se vai ajudar, não, mas a primeira coisa que você pode colocar lá no seu trabalho é que, no CTB [Código de Trânsito Brasileiro], tem dois apitos, um breve [o guarda imita o silvo do apito fazendo o som ‘pi’ com a boca], que é para seguir, e dois breves, para parar. Só que nós não usamos esses, usamos outro que

não tem no CTB, que é um [ele imita o silvo do apito fazendo ‘pipipipipipipi’ com a boca e faz um sinal com a mão direita de trás para frente], que nós chamamos de ‘puxa trânsito’, que é para desafogar quando tem muito congestionamento. É isso que a gente faz. Então, no CTB, precisa também ter esse apito, não só aqueles dois”.
(Umberto, guarda municipal há 5 meses)

- 23 A partir da fala de Umberto, pode-se perceber que o formalmente constituído, muitas vezes, não dá conta do que ocorre no cotidiano, por isso nem sempre é priorizado. Daí advém a razão de o apito que o guarda usa para “puxar o trânsito” não ser aquele que está previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mas outro mais de acordo com a sua necessidade prática. Isso não impede, contudo, que o mesmo guarda, em situações outras, utilize os silvos conforme previsto no CTB. Ou seja, por mais que o CTB preveja como deve ser utilizado o apito, no cotidiano ele pode ser usado de outra maneira a fim de fazer o trânsito fluir. Por isso, além dessa fala dizer muito sobre como se dá a atuação dos guardas municipais no trânsito, é possível também perceber como se dá o uso de outras infraestruturas empregadas para garantir a fluidez do trânsito. Nesse sentido, olhar como a infraestrutura é vivida no seu cotidiano nos ajuda a perceber que não são estruturas fixas e imutáveis, mas, sim, dispositivos que podem ser experienciados de diferentes formas.
- 24 Outros instrumentos muito utilizados pelos guardas municipais são o talão de multa e o *palm top*, ambos destinados a autuar os motoristas que cometeram alguma infração. Nem todos os guardas tinham acesso ao *palm top*, somente aqueles agentes que ficavam em setores considerados muito movimentados, como, por exemplo, aqueles situados no Centro da cidade e no Bairro do Alcântara. O *palm top* é um aparelho eletrônico que tem uma estrutura semelhante à de um celular. Ao aplicar multas, os guardas devem registrar, respectivamente: placa do veículo, marca, nome da rua, código da infração de trânsito e uma observação especificando o que aconteceu. No caso do *palm top*, a data e o horário já ficam gravados, mas, se necessário, é possível fazer alterações.
- 25 Percebi que alguns guardas municipais não multavam diretamente no *palm top* ou no talão de multas. Alguns tinham o hábito de anotar a placa e as informações principais, primeiramente, num bloco de papel. Algumas vezes, os guardas anotavam primeiro num bloco, porque se tratava de uma situação rápida, o que pode ocorrer, por exemplo, quando um motorista passa falando ao celular. Depois, eles passam as informações para o respectivo instrumento de aplicação de multa. Por vezes, dependendo do modo como o motorista se dirige ao guarda, a multa pode não ser passada para o *palm top* ou talão. Caso o motorista chegue com “jeitinho”, dependendo da circunstância, a multa nem sequer é aplicada. Observei que há guardas que costumam anotar a placa de alguns veículos em um bloco somente para “dar medo para o motorista”, já que esse ato pode levá-lo a tirar o veículo de um local não permitido. Foi isso o que me disse, por exemplo, uma guarda: “às vezes, anoto para fazer uma pressão, para dar um medo. Mas, quando o cara já sai, eu nem passo para o *palm*”.
- 26 As punições previstas para os motoristas que cometem infrações, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, podem variar segundo a gravidade da infração: leve, média, grave ou gravíssima. Para os casos de aplicação de multa, também são atribuídos ao condutor pontos em sua carteira de habilitação. Entretanto, apesar de estar estabelecida em lei a gravidade de cada contravenção, percebi também que cabe ao guarda municipal um grau de interpretação. Por isso, para além das orientações formais do CTB, a aplicação de multas é definida conforme a interpretação que, em cada contexto, cada guarda confere ao ato infracional. Com isso, na prática, diferentes

agentes podem considerar as mesmas infrações como mais ou menos graves. Alguns consideravam que, por exemplo, dirigir sem cinto de segurança poderia “causar mais problemas ao trânsito” e multavam mais nesses casos. Outros agentes afirmaram que os casos em que mais multavam eram os de motoristas que dirigiam falando ao celular, visto que não usar o cinto de segurança colocaria em risco só a vida do motorista, já falar ao celular colocaria em risco a vida de todos no trânsito. 0000000000

- 27 Além disso, os guardas consideravam impossível multar todas as ocorrências de trânsito, não só porque desempenhavam diversas funções na rua, como também porque inúmeras infrações ocorriam a cada minuto. Sendo assim, para além do desrespeito à lei, cada guarda deveria ser capaz de julgar se o curso de ação em questão poderia atrapalhar o trânsito e comprometer seu trabalho, o que, conseqüentemente, o levava a hierarquizar os atos infracionais segundo sua gravidade. Todavia, mesmo nos casos em que a aplicação da multa parece inevitável, ainda resta alguma margem para sua negociação entre o infrator e o guarda municipal. Um caso que pode ajudar a refletir sobre esse ponto me foi contado por um guarda. Segundo ele:

“Teve uma vez em que um caminhão parou no meio da via para descarregar. Ficou ali, obstruindo a via. Aí os carros precisavam desviar dele e davam de cara com os carros que estavam na outra mão. A ambulância tentou passar, e o caminhão ficou impedindo, causou um transtorno total. O transtorno é inimigo do guarda. O cara estava atrapalhando tanto, que eu tive que notificar ele. Depois, ele chegou de boa, falou na moral, e eu abaixei a multa, deixei de dar gravíssima e só dei grave, mas, mesmo assim, notifiquei. É igual aqui com os ônibus. Quando eles chegam na moral, eu nem notifico, não, mas quando eles ficam no meio da via, esperando o outro ônibus chegar para frente, me atrapalhando e, depois, ainda vêm falar cheio de marra comigo, eu notifico mesmo.”

(Queiroz, guarda municipal há 3 anos)

- 28 A partir da fala do Queiroz, pode-se perceber a alternância das lógicas que regem o fazer da Guarda Municipal de São Gonçalo. Mesmo o CTB prevendo o grau de gravidade de cada infração, cabe ao guarda decidir e interpretar em que tipo de código infracional o motorista será classificado. Por isso, dependendo da gravidade que a infração tem aos olhos dos agentes, o plano da lei e, às vezes, o da repressão tendem a ser aplicados. Entretanto, se, depois do ocorrido, o motorista “chegar de boa” para conversar com o guarda, o caso pode ser reconsiderado, levando a multa a ser esquecida ou pensada. Na situação descrita acima, por exemplo, o guarda deixou de aplicar uma multa gravíssima e deu, em seu lugar, uma grave. Porém, também pode ocorrer de o motorista “chegar cheio de marra” e, com isso, aumentar suas chances de receber uma multa ainda mais pesada. Tanto num caso como no outro, o personalismo substitui o individualismo, o que faz com que as regras, em vez de serem aplicadas igualmente para todos, sigam o princípio do “cada caso é um caso”. Desse modo, o sistema classificatório adotado para definir que tipo de atitude deve-se empregar vai depender, muitas vezes, do tipo de relação estabelecida com o guarda, o que pode gerar tanto animosidades quanto relações de reciprocidade baseadas na consideração.
- 29 Nesse sentido, mesmo que os guardas municipais sejam infraestruturas fundamentais para a fluidez do trânsito, suas ações também podem ser entendidas como práticas políticas regulatórias que constituem aquilo que consideramos como sendo o Estado (Das e Poole, 2008). Conforme foi visto, a atuação desses guardas não está de acordo com regras e normas claras e acessíveis para todos, mas segue o princípio do “cada caso é um caso” (Miranda, 2014), segundo o qual, dependendo da relação que o motorista estabelece com o guarda, diferentes ações podem ser tomadas. Dessa maneira, o Estado

é continuamente vivido e desfeito a partir das práticas de ilegibilidade tomadas pelos seus agentes (Das e Poole, 2008: 11). Ou seja, a dificuldade de leitura e compreensão de regras universais que informam a atuação desses guardas municipais é o que constrói a maneira como o Estado é experimentado naquela localidade.

- 30 Além disso, assim como mostram Das e Poole (2008), é essa própria ilegibilidade do Estado que permite que sua presença em contextos marginais seja marcada por práticas que estão entre a dualidade do legal/ilegal. No caso de São Gonçalo, isso significa dizer que, por não haver normas de atuação claras que orientem as ações dos guardas municipais, eles precisam atuar, por vezes, seguindo o plano formal da lei e, em outros casos, o plano informal das práticas cotidianas. Portanto, tanto o caso etnográfico apresentado quanto o texto de Das e Poole (2008) nos levam a refletir se são os limites do que é legal e formal que marcam a atuação do Estado em contexto marginal. Isto é, compreender o Estado a partir de suas margens é perceber que as negociações em torno da linha tênue que divide o legal e o ilegal são parte da vida cotidiana nesses contextos (Das e Poole, 2008: 17). Em relação a São Gonçalo, é possível perceber que, para que o trânsito possa fluir, muito mais que só seguir o que prevê o Código de Trânsito Brasileiro, é preciso que os guardas procurem estabelecer consensos com aqueles que também utilizam as ruas da cidade para além daquilo que é legal.

Bom senso: protocolos, leis e soluções informais

- 31 Os contextos etnográficos apresentados anteriormente fazem alusão às práticas e representações acionadas pelos guardas municipais de São Gonçalo no momento de aplicação da multa. Dessa forma, foi possível perceber que, quando se trata da aplicação da multa, diversos fatores são levados em conta. As relações personalistas desenvolvidas, o local e o horário da infração, o guarda em serviço são elementos que podem ser determinantes para a aplicação de uma multa. Entretanto, para saber se se pode ou não multar em cada ocasião, é preciso muito mais que isso. Segundo os agentes, é preciso, sobretudo, ter bom senso, isto é, um saber construído na prática cotidiana que permite ao guarda agir segundo sua avaliação de cada contexto. De acordo com o que analisei em minha dissertação, o bom senso é um saber local, tal como preconiza Geertz (2012), capaz de informar a maneira como os Guardas Municipais devem atuar.
- 32 A prática de atuar segundo o bom senso também está em conformidade com o modo como nosso sistema jurídico se estabelece. Kant de Lima (2013), do mesmo modo, já nos demonstrou que a necessidade que os agentes de segurança pública possuem de cumprirem regras abstratas, além de gerar a burla sistemática socialmente aceita, o “jeitinho”, também impede a formulação de protocolos para uma atuação uniforme. Como consequência, os agentes ficam expostos às acusações de mau uso de sua discricionariedade e também precisam elaborar soluções informais e não protocoladas para efetivar uma resposta institucional (Kant de Lima, 2013: 567). Desse modo, é possível também encarar o bom senso como um caso de elaboração de soluções informais frente à não existência de protocolos comuns e uniformes de atuação.
- 33 Nesse sentido, o Código de Trânsito Brasileiro não dá conta das necessidades locais e práticas daquilo que acontece em São Gonçalo, por exemplo. Por isso, é necessário ter o bom senso enquanto um saber construído na prática cotidiana que permite ao guarda agir segundo sua avaliação de cada contexto particular. Para além de ser somente uma prática informal, o uso do bom senso acaba sendo uma prática institucionalizada em

resposta ao trânsito, que é um problema localmente importante para a cidade de São Gonçalo.

Fugindo da fixidez da lei: uma análise sobre o uso cotidiano da infraestrutura

- 34 No início desse trabalho tentei diferenciar duas categorias importantes para o contexto dos trabalhos que tenho desenvolvido. Uma delas é a categoria nativa “trânsito”, usada pelos guardas municipais de São Gonçalo para se referirem ao tráfego viário da cidade. Apesar de ter usado essa categoria em muitas análises em minha dissertação, esse artigo foi uma tentativa de entender as práticas e representações dos guardas fazendo alusão a um operador analítico que tem sido importante nos meus trabalhos do doutorado, que é a categoria mobilidade.
- 35 A partir dos apontamentos de Mimi Sheller e John Urry (2006), mobilidade seriam os movimentos sistemáticos de ir e vir que fazem parte do nosso cotidiano. No caso dos guardas municipais de São Gonçalo, seus movimentos diários relacionados aos seus trabalhos podem ser considerados experiências de mobilidade. Observar os movimentos diários desses agentes é importante, também, para entender como eles se constituem em infraestruturas que garantem a fluidez do trânsito. Desse modo, ao olhar como as infraestruturas e os movimentos se atualizam cotidianamente, podemos entender que as categorias “trânsito” e “mobilidade” podem ter um sentido aproximado. Ou seja, o “trânsito”, a “mobilidade” e as infraestruturas em jogo podem se atualizar de acordo com a fluidez da rotina diária das pessoas no espaço público.
- 36 Levando em conta essas considerações, minha intenção também foi analisar como operavam as infraestruturas do trânsito na cidade para, a partir de um olhar sobre o cotidiano, entender como esse espaço funcionava. Fazer trabalho de campo nas ruas da cidade de São Gonçalo me permitiu perceber que diferentes pessoas lidam com o espaço público de diversas formas. Nesse sentido, conforme o contexto em questão, um pedestre e um motorista, ou mesmo dois motoristas, tenderam a ter percepções distintas a respeito de como a infraestrutura de trânsito opera no espaço público. A esse respeito, Graham e McFarlane (2014), na introdução do livro “Infrastructural Lives”, já observaram que a experiência e a percepção influenciam a maneira como a infraestrutura é vivida no cotidiano. Da mesma maneira, percebemos que, dependendo do motorista, ou do contexto no qual está inserido, é possível ter experiências de mobilidade e vivenciar as infraestruturas de trânsito de diferentes maneiras. Como exemplo disso, a forma como o motorista aborda o guarda municipal poderá gerar para ele uma permissão para fazer uma manobra considerada irregular ou mesmo uma multa como retaliação a sua atitude.
- 37 O texto de Graham e McFarlane (2014) também é importante para perceber que a infraestrutura não se limita a existir, mas ela ocorre e é vivida no cotidiano. Por conta disso, não é possível analisar as infraestruturas do trânsito somente pelo seu uso destinado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Mais do que isso, é preciso perceber como apitos, talões de multas, guardas e demais infraestruturas são vividas no dia a dia. No caso em questão, vimos que o apito, a multa e a atuação do guarda não seguem somente os critérios formais previstos no CTB, mas são também experienciados de maneiras distintas, seguindo um saber prático localmente constituído que informa a ação desses agentes – o bom senso. Por isso, no cotidiano, são passíveis de existirem

outros silvos do apito, outros critérios de se aplicar multa e, principalmente, outras maneiras de agir a fim de fazer o trânsito fluir.

- 38 Além disso, foi possível perceber que o Código de Trânsito Brasileiro se trata de uma lei abstrata que não dá conta da maneira como o trânsito deve ser organizado cotidianamente e no nível local. As prescrições legais previstas não dão conta da complexidade dos conflitos e relações sociais do dia a dia da cidade. Por esse motivo, os guardas municipais não agem somente como presume o plano formal, mas, para que o trânsito flua, é preciso que eles estabeleçam negociações com os demais que convivem nesses espaços, incorporando práticas para além do que é tido como legal.
- 39 Portanto, para se entender como é possível fazer fluir um trânsito que é representado como “caótico” e “desorganizado”, é preciso perceber como as pessoas fogem da fixidez imposta ao uso das infraestruturas pela lei. O funcionamento do trânsito de São Gonçalo depende não só da atuação dos guardas municipais em si, mas, sobretudo, dos consensos produzidos a respeito do uso dessas infraestruturas. É a subversão ou, então, o não respeito estrito às regras formalmente impostas que nos permite compreender como as pessoas utilizam cotidianamente essas infraestruturas. Isto é, assim como preconiza Michel de Certeau (1994), “o usuário da cidade extrai fragmentos do enunciado para atualizá-los em segredo”. No caso em questão, o que pretendo afirmar é que, enquanto a lei, de certa forma, engessa a realidade ao lhe impor a gramaticalidade do *dever ser*, a funcionalidade do trânsito de São Gonçalo depende de uma série de apropriações práticas dessas infraestruturas que acabam se constituindo no seu *ser*, ora conjugando com o plano formal, ora não.
-

BIBLIOGRAFIA

- AUGÉ, Marc. 1998. El viajero subterráneo: Un etnólogo en el metro. Editorial Gedisa. Barcelona.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. 1998. Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor. Brasília: DENATRAN.
- CAIAFA, Janice. 2002. Jornadas Urbanas – Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Ed. FGV.
- CERTEAU, Michel de. 1994. Caminhadas pela cidade. In: A invenção do cotidiano: *Artes do fazer*. Petrópolis, Vozes, vol. 1, 1994, pp. 169-192.
- DA MATTA, Roberto. 2010. Fé em Deus e Pé na Tábua ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco.
- DAS, Veena; POOLE, Deborah. 2008. El estado y sus márgenes: etnografías comparadas. Cuadernos de Antropología Social, Buenos Aires, v. 27, p. 19-52.
- GEERTZ, Clifford. 2012. O Saber Local: novos Ensaio em Antropologia Interpretativa. Petrópolis, Vozes.
-

- KANT DE LIMA, Roberto. 2013. Entre as leis e as normas: Éticas corporativas e práticas profissionais na segurança pública e na Justiça Criminal. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, v. 6, p. 549-580.
- LARKIN, Brian. 2013. "The politics and poetics of infrastructure". *Annual Review of Anthropology*, no 42, pp. 327-343.
- MARICATO, Emília. 2011. "O Estatuto da Cidade Periférica". In: BRASIL. Estatuto da Cidade 10 Anos: avançar no planejamento e na gestão urbana. Brasília: Senado Federal.
- MIRANDA, Ana Paula Mendes de. MOUZINHO Gláucia Maria Pontes; MELLO, Kátia Sento Sé. 2003. "Os conflitos de rua entre a Guarda Municipal e os "camelôs". *Comum*, vol. 8, nº 21, p. 39-65.
- MIRANDA, Ana Paula Mendes de; AZEVEDO, Joelma Souza de; ROCHA, Talitha Mirian do Amaral (orgs.). 2014. Políticas Públicas de Segurança Municipal - Guardas Municipais: saberes e práticas. Niterói: Consequência.
- MIRANDA, Ana Paula Mendes de. 2014. Cada caso é um caso: saberes e poderes em conflito na construção das estatísticas oficiais. In: MIRANDA, Ana Paula Mendes de; AZEVEDO, Joelma Souza de; ROCHA, Talitha Mirian do Amaral (orgs.) Políticas Públicas de Segurança Municipal - Guardas Municipais: saberes e práticas. Niterói: Consequência.
- MISSE, Michel e BRETAS, Marcos Luiz (orgs.). 2010. As guardas municipais no Brasil: diagnóstico das transformações em curso. Rio de Janeiro: NECVU/IFCS/UFRJ/: Booklink.
- MELLO, Kátia Sento Sé. 2011. Cidade e Conflito: guardas municipais e camelôs. Niterói: EDUFF.
- PATRIOTA DE MOURA, Cristina e VASCONCELOS, L.F.L. 2012. "Trajetos, trajetórias e Motilidade na Universidade de Brasília". *Antropolítica: Revista Contemporânea de Antropologia*, nº32, p. 87-112.
- PIRES, Lenin. 2013. Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires. *Anuário Antropológico*, v. 38, p. 165-193.
- ROCHA, Talitha Mirian do Amaral. 2015. "Quem dirige em São Gonçalo dirige em qualquer lugar": uma etnografia sobre as práticas e representações da Guarda Municipal de São Gonçalo. Dissertação de Mestrado em Antropologia - Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense. Niterói.
- SHELLER, Mimi e URRY, John. 2006. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning. A*, nº38 (2), p. 207-226.
- STEPHEN. GRAHAM e COLIN. MC FARLANE (orgs.). 2014. "Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context". Routledge, pp. 153-173.
- VARGAS, Joana Domingues; OLIVEIRA JÚNIOR, Almir de. 2010. "As guardas municipais no Brasil: Um modelo de análise". *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, vol. 3.
- WEBER, Max. 1979. Burocracia. In: WEBER, Max. *Ensaio de sociologia*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

NOTAS

1. Apesar de saber que as categorias "camelô" e "ambulante" possuem diferenças quanto ao uso, emprego as duas com o mesmo sentido, assim como alguns guardas municipais o faziam.

2. O termo “notificar” era usado pelos guardas municipais para se referirem ao ato de multar.

RESUMOS

No presente artigo analiso como operam as infraestruturas do trânsito de São Gonçalo (RJ) para, a partir de um olhar sobre as mobilidades cotidianas, entender como funciona o trânsito da cidade. Para esse fim, considero os preceitos de Graham e McFarlane (2014), segundo os quais, em qualquer análise, deve-se considerar como as pessoas experimentam e percebem as infraestruturas que estão dispostas em seu dia a dia. São consideradas as informações construídas durante o trabalho de campo desenvolvido entre novembro de 2013 e dezembro de 2014, quando pude fazer uma observação direta do trabalho dos agentes da Guarda Municipal de São Gonçalo. A partir disso, no fim do trabalho, é enfatizado que o funcionamento do trânsito de São Gonçalo depende, sobretudo, dos consensos produzidos a respeito do uso dessas infraestruturas, que podem ou não ir ao encontro daquilo que está previsto em lei.

In the present paper I analyze the functioning of the traffic infrastructure in São Gonçalo (Brazil) in order to understand how the traffic works, by looking at the mobility of the city's daily life. For this purpose, I consider the assumptions by Graham and McFarlane (2014), according to whom any analyses must consider how people experience and perceive the infrastructures that are arranged in their day-to-day lives. I take into account the information built throughout fieldwork between November 2013 and December 2014, when I was able to make a direct observation of the work of the Municipal Guard agents. From this information, as a conclusion of this paper, I emphasize that the functioning of the traffic in São Gonçalo depends primarily on the produced consensus regarding the usage of such infrastructure, which may or may not meet lawful requirements.

ÍNDICE

Keywords: mobility, traffic, infrastructure, municipal guard, public security

Palavras-chave: mobilidade, trânsito, infraestrutura, guarda municipal, segurança pública

AUTOR

TALITHA MIRIAN DO AMARAL ROCHA

Doutoranda em Antropologia pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense (PPGA-UFF), mestre em Antropologia pelo mesmo Programa, bolsista CAPES, pesquisadora do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia de Estudos Comparados em Administração Institucional de Conflitos (InEAC-UFF) e do Núcleo Fluminense de Estudos e Pesquisas (NUFEP-UFF)

E-mail: tmirian@hotmail.com