

O “BEM BÁSICO” COMO PRINCÍPIO SUBSTANTIVO DA AÇÃO DESCONFIADA: A ECONOMIA DE TENSÃO EM VIAGENS DE ÔNIBUS NO RIO DE JANEIRO

THE “PRIMARY GOOD” AS THE SUBSTANTIVE PRINCIPLE OF THE DISTRUST ACTION: THE ECONOMY OF TENSION IN BUS RIDES IN THE CITY OF RIO DE JANEIRO

VITTORIO TALONE¹

RESUMO

Neste artigo é analisado como as práticas de desconfiança mobilizadas no Rio de Janeiro por usuários pagantes e funcionários de ônibus urbanos, frente aos diferentes “perigos” projetados por eles sobre a cidade, possuem como princípio substantivo a expectativa de dano quanto à integridade física e patrimonial, elementos componentes do proposto como “bem básico”. Explorando esta forma de bem, é trabalhado como a desconfiança ainda permite uma economia quanto ao gasto de energia que seria mobilizado com a tensão pela concretização dos “perigos” então evitados ou afastados. Trata-se, portanto, de compreender os elementos que permitem a efetivação de ações desconfiadas na cidade do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Desconfiança, Violência Urbana, Pragmatismo, Ônibus.

ABSTRACT

In this article is analyzed how distrust practices mobilized in Rio de Janeiro by paying passengers and urban bus employees, due to different “dangers” projected by them regarding the city, have as a substantive principle a expectative of damage related to the physical and patrimonial integrity, elements that compose what is

1 Doutorando pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia do Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IESP-UERJ) e pesquisador associado ao Núcleo de Estudos da Cidadania, Conflito e Violência Urbana da Universidade Federal do Rio de Janeiro (NECVU-UFRJ), Brasil. Email: vittorio.talone@gmail.com

proposed as “primary good”. Exploring this kind of good, it is likewise worked how distrust allows an economy regarding the energy expenditure that would be mobilized along with the tension of the concretizing “dangers” then avoided or removed. Therefore, this work intends to comprehend the elements that allows the execution of distrust actions in the city of Rio de Janeiro.

Keywords: Distrust, Urban Violence, Pragmatism, Bus.

INTRODUÇÃO

São aproximadamente 15h em um dos pontos finais da linha de ônibus 474 (Jacaré-Jardim de Alah), especificamente no bairro do Jacaré – zona norte da cidade do Rio de Janeiro. Alguns moradores deste bairro dirigem-se ao 474 para realizar viagens de ônibus buscando embarcar de graça, na maioria das vezes desde o próprio ponto final, mas também nas paradas dos arredores, deslocando-se normalmente para o centro da cidade e Copacabana, na zona sul. O motivo apresentado por eles para entrar sem pagar, quando demandado pelos funcionários da linha, são diversos – não sendo meu objetivo os explorar aqui.

“Hey, motorista, abre a porta aí, na moral!”, grita um rapaz de short, camisa sem manga e chinelo, na altura da porta traseira do veículo, local utilizado para desembarque ou entrada gratuita no ônibus. *“Fala ali com o fiscal, tem que ter permissão dele. Senão tem que vir pela frente”*, responde o condutor, dando a entender que a entrada sem arcar com a tarifa depende da permissão do fiscal. *“Deixa entrar, deixar entrar”*, responde o fiscal, olhando para mim e completando: *“Esse pessoalzinho do Jacaré é foda, tu implica com eles, no dia seguinte tem alguém querendo tua cabeça. (...) Deixo entrar de graça mesmo. (...) Só fica longe de mim [risos]”*. Ou seja, este funcionário deixa claro temer atitudes de represálias por parte dos moradores do Jacaré, preferindo apenas os evitar.

Explorei em minha dissertação (TALONE, 2015) como passageiros pagantes e funcionários de ônibus urbano, ao se deslocarem pelo Rio de Janeiro em viagens de ônibus, demonstram uma capacidade para agir que dialoga com uma interpretação “distópica” – uma representação negativamente moralizada – da cidade, considerada permeada por “perigos” diversos. Para lidar com situações, lugares e atores que consideram “perigosos”, usuários pagantes mobilizam em relação àqueles o que chamei de dispositivos de desconfiança² – a evitação e o afastamento –, fazendo assim com que suas ações tenham continuidade, ou seja, sejam possíveis na cidade segundo suas próprias concepções morais.

Neste artigo vou explorar como a mobilização de tais dispositivos se dá a partir de uma expectativa negativa dos usuários pagantes a respeito das ações de terceiros “possivelmente perigosos” em relação a certos bens, como os objetos carregados pela cidade e o bem-estar físico. Tais bens parecem atingir um estado de algo que não se pode abrir mão, se descuidar, mas devem ser salvaguardados de todas as formas possíveis, caso entendidos como em perigo. Proponho aqui chamar esses elementos pelo nome de *bem básico* – como mostrarei, inspirado em Werneck (2012), um princípio substantivo de ação –, uma dimensão possível do “bem de si” (Id. Ibid.) ligado ao que as pessoas entendem como elementos fundamentais (em uma dimensão concreta, física, de bem), isto é, estritamente necessários à continuidade da vida cotidiana, sendo um princípio a partir do qual efetivam suas ações.

Com esta forma de mobilização da desconfiança, destacarei situações em que pessoas impõem suas posições/interpretações,

2 Cabem aqui duas colocações: 1) A confiança de que trato, indicada em inglês pela palavra *trust*, diz respeito às ações humanas orientadas para o futuro (GIDDENS, 1991; HARDIN, 1996; SZTOMPKA, 2006), como uma estratégia para lidar com a incerteza, perigos e riscos; 2) 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). 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” (Berten, 1999, p. 43). É, como propõe Werneck (2014a, p. 28), “uma coisa da qual se pode lançar mão, algo que pode ser mobilizado para lidar com os desafios gramaticais”.

definindo um direcionamento de ação sem buscar um “acordo” (BOLTANSKI e THÉVENOT, 2006[1991], pp. 25-26) posteriormente. Ou seja, baseado em uma análise situacional pragmatista, mostro que funcionários e passageiros pagantes das linhas de ônibus buscam a imposição de suas ações sobre outros quando consideram um determinado perigo que possa perturbar/prejudicar a continuidade da rotina e, logo, o bem básico.

Por fim, evidenciarei que, se as pessoas impõem suas ações desconfiadas, elas não colocam em jogo uma “energia potencial” de ação, então resguardada. As práticas de desconfiança permitem os indivíduos a continuar agindo pela cidade sem um gasto excessivo de energia com a tensão e/ou a preocupação a partir da possível concretização de atos “perigosos” por terceiros: roubos, furtos, abusos, desentendimentos podendo levar à agressão, dentre outros signos componentes daquilo representado socialmente como “violência urbana” (MACHADO DA SILVA, 1993; MISSE, 1999; PORTO, 2006). Embora o estado alerta causado tão-só pela presença dos supracitados elementos envolva também um gasto de energia pela atenção gerada, a dimensão econômica da ação desconfiada está na não concretização destes distintos “perigos”. Trata-se, portanto, de perceber como o bem básico (relacionado à potencialidade de ação) é direcionado nas diversas situações.

Esta pesquisa se baseia em um trabalho de campo em três diferentes linhas de ônibus que oferecem serviço à cidade do Rio de Janeiro: 332 (Castelo-Taquara), 474 (Jacaré-Jardim de Alah) e 498 (Penha Circular-Cosme Velho). O ônibus mostrou-se o ambiente ideal para o estudo, pois, sendo um espaço privilegiado de mobilidade urbana (Caiafa, 2002) no Rio de Janeiro, se oferece como lugar propício para pensar contatos diretos entre passantes que podem estar dotados de motivos para desconfiar uns dos outros. A mobilidade é central às vidas e organizações das pessoas, como mostram Sheller e Urry (2006)

em um “paradigma de novas mobilidades”, os próprios lugares – como os veículos – podem ser estudados enquanto elementos móveis entre redes de agentes humanos e não-humanos. Assim, os principais instrumentos de análise mobilizados foram a observação participante, incluindo conversas com os estudados, e o uso de entrevistas semiestruturadas posteriormente. Examinei as interações no ambiente do ônibus e em seus pontos finais, primeiramente, acessando os discursos dos atores mais substancialmente em um segundo momento.

No ambiente dos coletivos e nos pontos finais acompanhei como as pessoas se comportavam em situações por elas comunicadas/caracterizadas como perigosas – seus procedimentos de ação. O que foi complementado por conversas no decorrer das próprias viagens³. As pessoas fornecem elementos informativos sobre suas considerações em situações cotidianas: seus sinais de orientação e envolvimento são dados para descrever unidades da interação construídas a partir deles. A própria etnografia seria a identificação de incontestáveis padrões e sequências naturais de comportamento de pessoas em presença de outras (Goffman, 2011[1967]).

As entrevistas – realizadas em lugares combinados de acordo com a preferência de cada entrevistado e com permissão de serem gravadas – permitiram acessar as narrativas, descrições e abstrações oferecidas e as análises dos próprios atores sobre suas experiências, as sustentações apresentadas para o que fazem, marcando os elementos principais da pesquisa. São dados qualitativos coletados *in situ*, reunidos a partir do “ground” de onde foram recolhidos⁴. A observação participante se deu entre março e maio, e em setembro de 2014, e as entrevistas entre setembro e dezembro do mesmo ano.

3 Ao observar a manifestação de descontentamentos ou preocupações com alguma situação vivida ou projetada no coletivo por passageiro(s), apresentava-me enquanto pesquisador, explicando brevemente a pesquisa e estabelecendo um diálogo com o(s) mesmo(s). Muitos sentiam-se à vontade em expressar suas leituras do ocorrido, destrinchando-as, enquanto outros preferiam não dar prosseguimento à conversa. Por vezes, no primeiro caso, devido às condições incômodas de realização de conversas em um ônibus, contatos eram trocados no intuito de realizar as entrevistas posteriormente – o segundo momento da pesquisa.

4 Por falta de espaço, e sendo outro o foco deste artigo, mais informações sobre a realização deste trabalho de campo (desde a seleção das linhas mencionadas às condições de realização das conversas

1. O PRINCÍPIO SUBSTANTIVO DA AÇÃO DESCONFIADA

Discussões sobre a sociologia da moral e o bem básico

Neste tópico, analisarei o comportamento das pessoas em viagens de ônibus amparado por autores que tratam sobre a moral apresentando os elementos necessários para operarmos o conceito de bem, auxiliando o presente estudo na compreensão de como as pessoas temem e agem umas frente às outras nas situações vividas na cidade e, finalmente, como lançam mão do bem básico.

Os elementos que proponho formar o bem básico (o próprio corpo das pessoas, assim como seus celulares, bolsas, cordões, entre outros elementos físicos carregados pelas cidades) parecem estar fixados à noção de que é necessário mantê-los integralmente seguros. Isto leva os passageiros pagantes a agirem previamente frente a um possível risco, segundo suas próprias concepções, mobilizando a desconfiança – ainda que acarrete no apartamento de determinados atores, situações ou lugares.

Podemos ver isso na demonstração de preocupações vinculadas à rotulação⁵ de certas pessoas: os já citados moradores do bairro do Jacaré, mas também os residentes da Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá; os chamados “crackudos” do centro da cidade (entendidos como jovens usuários de *crack*, sob o efeito de tal droga, realizando furtos, roubos e agredindo terceiros); pivetes na Central do Brasil (jovens que promoveriam furtos em janelas de ônibus e utilizariam de armas brancas para ameaçar os outros cidadãos); e ladrões pela Avenida Brasil. Também há a prática de desconfiança ocasionada por uma

e entrevistas) podem ser encontradas no Capítulo 1 de minha dissertação. Esta pode ser consultada no *link* a seguir: <http://objdig.ufrj.br/34/teses/832108.pdf> (visitado pela última vez em 21/02/2017 às 18h53).

5 Como evidencia Werneck (2014b, 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 descritos por parte das ciências sociais americanas em meados do século XX, principalmente a criminologia e a considerada sociologia do desvio”.

“regra de experiência” (WEBER, 1993) ou por um trauma passado marcante (DAS, 2007), como no caso de mulheres evitando contato com quaisquer homens dentro de um ônibus pelo abuso físico que esses podem perpetrar.

Funcionários de coletivos, por exemplo, têm de realizar a totalidade dos trajetos das linhas em que trabalham, passando obrigatoriamente por determinados pontos da cidade ainda que os considerem “perigosos”, seja de manhã ou de madrugada. Mas, por vezes, observei condutores, normalmente à noite, passando direto por pontos em que havia pessoas na rua fazendo sinal para embarcar no veículo.

Em uma das vezes, na Avenida Brasil, passageiros dentro do veículo queriam saltar do ônibus, reclamando desta atitude do motorista, que respondeu: *“Ah, vocês querem voltar lá? Eu fiz foi um favor para vocês”*. O motorista comentou ter evitado estacionar no ponto por criar uma expectativa negativa sobre o procedimento futuro de ação das pessoas que lá estavam, onde cogitou a possibilidade de ter um de seus bens – físico ou patrimonial – violados, proibindo a entrada das mesmas: eram três homens, dois estavam sem camisa e pareciam estar discutindo. Mobilizou a evitação, um dispositivo de desconfiança. O condutor diz: *“Melhor ser xingado aqui dentro do que dar mole lá fora, entende? Tenho problema com os passageiros mesmo, mas não vou pegar gente que pode causar perigo. Inclusive pros que reclamam”*.

Certos atores consideram possibilidades de roubos e furtos, atentando aos lugares em que seria mais seguro ou perigoso expor telefones celulares e dinheiro, por exemplo; e possibilidades de risco de agressão/abuso em certos locais à noite, de forma que permanecem nos ônibus próximos aos motoristas e trocadores no intuito de se sentirem mais seguros, entre outras situações. O bem básico é o elemento central da efetivação das ações desconfiadas.

Como evidencia Weber (2001 [1904]), as ações sociais não são despidas de conteúdo abstrato: há orientação de sentido entre as pessoas, pois a ação praticada depende dela. Assim, o que está em jogo para estudarmos é a maneira como os atores mobilizam tais valores e conferem sentido às suas ações.

Com isso, de Wright Mills (1940), retomando a questão da expressividade dos motivos (das ações) para pensar as ações humanas com base em gramáticas; passando pelo filósofo da linguagem John Austin (1962), formalizando a ideia de que um determinado estilo linguístico pode predeterminar uma ação, propondo, então, o *account*; ainda considerando Garfinkel (1967), adotando como um dos pressupostos de sua invenção, a etnometodologia, que os atores sociais podem ser entendidos como “agentes competentes”, ou seja, como seres dotados de capacidade de julgamento das ações; traça-se um caminho em que nos deparamos com um modelo centrado nas formas como os atores localizam suas ações em “gramáticas” distintas, e orientadas moralmente: o pragmatismo francês.

Um dos pontos centrais de tal modelo é que as pessoas, em situações de disputas, buscariam distintas formas de generalidade (em uma galeria finita), mobilizando noções diferentes de *bem comum* (BOLTANSKI e THÉVENOT, 2006[1991]) para justificar seus posicionamentos. Tal bem se trata de um princípio norteador em relação ao desfecho das querelas/questionamentos no modelo em questão, permitindo a chegada ao acordo. A busca por princípios de generalidade, que correspondem a formas de equivalência entre as pessoas em uma dada situação, satisfazem a um imperativo de “bem comum” como elemento decisivo dos questionamentos.

Inspirado no modelo pragmatista francês, Werneck (2012) mostra que falar de moral é menos falar de um grande quadro de referência normativo e mais de uma série de distintos quadros de referência para o bem – sendo este um princípio substantivo para a

ação – tanto quanto se possa observar: o que toda ação procuraria, seria o bem de alguém. Logo, se a justificação de Boltanski e Thévenot é operada segundo o bem comum, situações mais complexas moralmente exigiriam pensar em diferentes regimes⁶ para dar conta de outras formas de “bem” (Id., Ibid., p. 291).

Portanto, há um quadro plural de referências de bem (Id., Ibid., pp. 303-306): bem de si, bem do outro, bem comum, bem de todos e “tudo bem” (a rotina). Ou seja, como princípio, o bem se torna um ponto fixo a partir do qual varia um de seus atributos: para quem ele é direcionado.

Interessa-nos aqui o bem de si. Este é um princípio substantivo de ação que permite a efetivação de situações a serem sustentadas por circunstâncias.

Portanto, é um bem que necessita da demonstração da particularidade da situação ou do ator para se efetivar. É com base nas situações de “perigo” vivenciadas e comunicadas pelas pessoas em suas viagens de ônibus que proponho uma dimensão do bem de si: justamente o bem básico. Este se liga ao bem físico (bem-estar) e patrimonial dos atores, entendidos como elementos que demandam um estado alerta pela dimensão inteiramente não dispensável/renunciável dos mesmos.

Vejamos: em uma terça-feira, às 19h40, um motorista do 474 implicou com a entrada de dois garotos e uma menina pela porta traseira do veículo, irritando-se por se dizer prejudicado, dizendo que depois teria de pagar pelas passagens dos mesmos. Dessa forma, quando os jovens fizeram sinal para saltar em frente à Prefeitura, no início da Avenida Presidente Vargas (centro da cidade), o condutor, sentindo-se contrariado, recusou-se a abrir as portas e seguiu dirigindo sob reclamações até a Praça da República, cerca de 1km adiante, onde abriu a porta de desembarque. Neste caminho, os moradores do Jacaré

6 Para uma discussão entre os regimes de ação de Boltanski e Thévenot, e os regimes de efetivação propostos por Werneck, ler Werneck (2012, pp. 277-313).

disseram: “Vamos ficar aqui? Então agora o ônibus é nosso!” e “Olha só, não vai entrar mais ninguém!”. Deram, assim, o recado ao funcionário do ônibus: se eles não podem sair do veículo, estariam assumindo autonomia de ação sobre o mesmo.

Quando o motorista abriu a porta de embarque para um passageiro, eles gritaram: “Ih, vai morrer, hein!” “Hoje tu vai voar, motorista!” “Vamos botar fogo nessa porra!” E começaram a bater com força na lateral do veículo, batucando em suas extremidades. Com isso, a maioria dos passageiros pagantes deu sinal para desembarcar, descendo no ponto em frente à Central – sendo eles o foco do estudo, acompanhei-os e conversei com os mesmos –, comentando sobre o receio dos jovens estarem armados e/ou de decidirem roubar o veículo: “Eles tão roubando?”, um senhor me perguntou preocupado. “Quando eu te chamar, você vem! Pô, com aqueles vagabundos lá dentro e você viajando”, diz uma amiga para outra, depois me indicando que sua colega deveria ter prestado mais atenção na situação que acabara de ocorrer pela possibilidade de agressão e roubo na mesma.

Em uma situação em que se achem ameaçadas, as pessoas lançam mão de seus próprios bens para efetivar suas atitudes ainda que em detrimento dos outros – no sentido de que realizam um julgamento moral sem buscar a concordância ou não dos mesmos –, sustentando a ação desconfiada⁷. Portanto, efetivam seus direcionamentos de bem na direção de si. Um dos “regimes de efetivação” propostos por Werneck (2012, p.312) é o regime de imposição, em que não há possibilidade de oferta de um sentido negociado entre os atores visando sustentar a situação. Não há a colocação de algo em questão para ser ajustado, discutido e/ou acordado. A desconfiança é mobilizada para ser efetiva

7 Freire (2010) evidencia uma gramática de sociabilidade no Rio de Janeiro, considerando sua “violência urbana”, que não toma como evidente o pertencimento de todos seus residentes a uma *humanidade comum* – axioma do modelo desenvolvido por Boltanski e Thévenot. A autora propõe um regime distinto daquele proposto pelos autores franceses como de justificação: trata-se do *regime da desumanização* – caracterizado por uma metafísica orientadora de uma gramática de justificação pública que busca extrair certos seres da humanidade comum.

e é efetivada pelos indivíduos pelo risco imediato que um “outro” poderia causar a eles física e patrimonialmente (TALONE, 2015). Proponho, então, que por meio da imposição se concretizem as ações baseadas no “bem básico”, como veremos a seguir.

A efetivação do bem básico nas viagens de ônibus

Um passageiro pagante da linha 498, em uma quarta-feira, por volta das 18h, na Avenida Presidente Vargas, no Centro, observando o que classificou como “crackudo” tentando embarcar no veículo em que estava e colaborando com a expulsão do mesmo junto a outros passageiros, diz:

Não dá para deixar as coisas que a gente trabalha tanto em risco, né? É dias e dias de trabalho estressante que tiram da gente. Não sei qual é a dele, não é mesmo? Então, vou fazer o que? Eu é que não quero perder meu dinheiro, meu celular.

A ação de desconfiança manifestada na expulsão do jovem é concretizada passando-se por considerações a respeito de objetos considerados valiosos carregados pela cidade, muitas vezes entendidos como fruto de muito trabalho e dispêndio de energia. A preocupação em relação a uma alteridade no sentido da sensação de risco quanto à integridade física e patrimonial encontra sua passagem para a ação desconfiada (sua possibilidade de concretização) por meio da forma como se torna um “bem” a ser gerido nas situações.

Uma usuária do 474 diz: “Melhor evitar do que passar certas situações”. Ela se refere ao assento que procura em um ônibus para escapar da possibilidade de um passageiro homem dela abusar. A evitação é mobilizada a partir do dano físico projetado como possível pela usuária. Algumas das mulheres entrevistadas afirmam atentar para certas situações e deixar de sentar em alguns assentos do coletivo baseadas no receio de serem abordadas agressivamente por homens.

A prática desconfiada das mesmas é, portanto, um meio de resguardar a integridade física: “Ah, meu filho, melhor não arriscar.” “É para ficar de olho mesmo”.

O que também toma forma na fala de passantes em lugares considerados por eles perigosos e/ou onde costumam embarcar nos ônibus moradores do Jacaré e jovens “crackudos” da Central do Brasil, por exemplo. Alguns passageiros dizem não saber se tais jovens vão praticar atos que temem, como roubos, furtos, baderna e agressão. Mas ainda assim agem em detrimento deles – mobilizando a evitação ou o afastamento – ao colocarem o bem físico e patrimonial como elementos basilares a serem considerados nas situações em que dividem o veículo com esses jovens, pois não poderiam prever de forma segura o que vai acontecer⁸, temendo os mesmos.

Passageiros de linhas cujos trajetos incluem a Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá e o bairro do Jacaré, mas que dizem não sentir temor/medo dos jovens residentes dessas localidades, todavia afirmam não os defender por receio de serem rechaçados por outros usuários do coletivo ou de acabarem vivenciando situações em que tais jovens realmente fizessem algo, como roubar, quebrar o ônibus ou xingar os usuários pagantes. Estas considerações são expostas como influências para a forma como agem, como efetivamente concretizam suas ações, o que envolve a sensação de perigos físicos.

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, embarcaram e de imediato foram expulsos do 474 por demanda dos passageiros pagantes: “esses arruaceiros (...) podem assaltar o ônibus”. No decorrer da situação, as pessoas dentro do coletivo agarraram-se

8 Fator essencial para uma situação em que se lança mão da confiança ou da desconfiança (LUHMANN, 1979; GIDDENS, 1991; SZTOMPKA, 2003).

a suas propriedades quando aqueles entraram pela porta traseira do ônibus, colocando suas bolsas e mochilas a frente de seus corpos, e se distanciando dos mesmos.

A sensação de ameaça, representada pelo signo do “assalto”, provocada pelos jovens nos passageiros pagantes, ainda que não tenha se efetivado, era levada em conta: “*Vai ali para a delegacia!*”, gritou uma passageira ao condutor. O dado relevante aqui é: nada foi colocado em questão para ser ponderado e resolvido com aqueles que representavam o foco de perigo. Assim como em relação aos jovens “crackudos”, normalmente expulsos dos ônibus por condutores, os passageiros pagantes acreditam na possibilidade de agressão ou tentativa de roubo, não considerando a possibilidade de levar a eles o questionamento sobre suas ações. Assim, mobilizavam ações desconfiadas em relação e eles.

O lançar mão dos dispositivos da desconfiança, portanto, diz respeito a situações em que, por exemplo, o bem básico é efetivado por imposição (WERNECK, 2012, p.312). A efetivação das práticas de desconfiança é pensada como cabível pelos passageiros pagantes, pois envolve o bem básico dos mesmos. Suas experiências são as provas, e essas trabalham de modo conjunto com as expectativas – negativas nos casos trabalhados –, como pode se depreender de Chateaurnaud (2012).

Há um processo individualmente realizado pelas pessoas de referência às lembranças, histórias escutadas e experiências vividas, uma reconstrução – não verbalizada nas situações, mas por mim captadas em entrevistas e conversas – de elementos que dão sentido a um perigo ou risco sentido e em relação ao qual agimos. A concretização de ações é o próprio fim buscado: os passageiros, condutores e trocadores dos coletivos em questão continuam atravessando a cidade diariamente.

2. A DESCONFIANÇA COMO ECONOMIA DE “ENERGIA DE TENSÃO”

Em uma quarta-feira, por volta das 16h, um usuário da linha 332 se dirige à porta traseira do veículo para desembarcar em um dos pontos de Copacabana (sentido Zona Sul), mas não dispara o sinal sonoro-luminoso. Assim, o motorista, sem perceber que havia um passageiro querendo descer e andando bem rápido com o carro, passa direto do ponto em questão. O rapaz, então, volta rapidamente para o meio do corredor, dando alguns passos na direção do motorista e grita, irritado: *“Ei, olha o ponto!”*

Ouvindo o aviso, alguns passageiros ainda tiveram de alertar o condutor sobre o usuário querendo descer, de forma que o “piloto” decidiu estacionar fora do ponto e abrir a porta de desembarque. Voltando novamente à porta traseira, o passageiro vai falando inquietamente e em voz alta: *“Me deixa fora do ponto na maior. Esses safados são muito abusados. Que filho da puta. Tu vai ver só”*, indicando que desceria do veículo para ir brigar com o motorista. Este, entendendo, então, que o outro estava querendo brigar, respondeu: *“Ah, tá nervosinho? Pode vir”*, levantando de seu assento, mas permanecendo dentro do ônibus. Apenas um homem mais velho tentou segurar o rapaz: *“Calma!”*

Após descer, o passageiro ficou parado ao meio da extensão do veículo encarando o condutor, mas depois começou a andar para o lado oposto ao ônibus e gritou: *“Foda-se!”* E foi embora. O passageiro que tentou acalmar o rapaz, disse em voz alta quando o jovem foi embora: *“Não briga mesmo, não. Tá certo, faz bem para o coração”*. Um colega deste último passageiro pergunta em tom de irônico: *“Faz bem para o coração?”* Ao que o primeiro responde:

É, ué, vai atrapalhar aí o dia dos outros passageiros para cair na porrada com um cara que ele nem conhece? Depois toma uma coça na frente de todo mundo, aí quero ver.

Olha o tamanho do cara [o motorista]. De vez *em quando* tem que aturar mesmo.

Seu amigo rebate: “Ah, quando é abusado tem que partir para cima mesmo, quero nem saber”. E o primeiro completa: “Tomo ônibus com você faz anos, nunca vi tu dar um pio”. Ambos riem e o amigo conclui: “Tem que guardar as forças para o trabalho. Já tomo coça dele durante o dia. Temos que descansar as ideias no resto”.

As ações consideradas perigosas, descabidas ou descomedidas (como o passageiro querendo brigar fisicamente com o motorista na história acima), por exemplo, podendo levar a um determinado incidente e para o qual se pode mobilizar práticas de desconfiança, não são ações aleatórias, como sugere Katz (1988). A causalidade das situações em que tomam forma no cotidiano e os efeitos que podem gerar aumenta “o senso de desafio” (Id., Ibid.) às pessoas para lidar com as mesmas.

No caso do exemplo citado, a humilhação que se daria por “tomar uma coça” de alguém desconhecido na frente das outras pessoas, como conversam os dois amigos, seria a experiência de ser reduzido a uma posição inferior aos olhos de todos. Com isso, os passageiros concluem que é melhor mobilizar a *evitação* (“deixar para lá”) para que a humilhação não seja um resultado possível em uma dada situação, pois não sabemos o que os outros podem fazer.

Envolver-se em uma situação podendo gerar possibilidades de agressão física, por exemplo, também demanda aquilo chamado pelo passageiro acima de “forças”. Ao mencionar esse termo, ele faz referência a algo como uma energia (física, mas também espiritual) demandada por todas as atividades e da qual lançamos mão para realizá-las – por isso ele quer, depois de um dia de trabalho, descansar “as ideias”. Então, por um lado temos a ameaça à integridade física e patrimonial – ao bem básico –, e, por outro, há situações de concretização de um perigo imediato, demandadoras intensas desta

energia. Com isso, as pessoas afastam ou evitam as oportunidades de concretização dos “perigos potenciais”.

Ainda que o momento de atenção frente a um possível perigo também gere gasto de energia, os atores procuram mobilizar formas de agir em que possam, de alguma forma, conservar essa energia – contida em seus corpos e nos objetos adquiridos por meio de seus trabalhos, por exemplo – quanto à tensão que seria gerada a partir da possível concretização de um signo da “violência urbana”. A “tensão” a que me refiro diz respeito, por exemplo, ao medo de uma senhora ao presenciar um assalto em um 498, relatando que suas pernas ficaram bambas ao ver um assaltante armado; à apreensão sentida pelos passageiros citados acima quando um grupo de 10 jovens do Jacaré embarcou no ônibus 474, resultando nas usuárias gritando para chamar atenção do motorista; ao sentimento de “horrível”, descrito por um morador da Taquara quando presenciou um tiroteio na Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá, tendo se jogado no chão no decorrer da ocorrência; à preocupação quanto à perda de um celular que demandou muito trabalho, relatada pelo usuário que expulsou um “crackudo” do ônibus.

As pessoas esquivam-se de situações de efetivação de “perigos”. Boltanski e Thévenot (1999) mostram que os atores sociais assumem distintas “grandezas” nas situações vivenciadas, representando uma dimensão abstrata da ação (aquilo que é captado analiticamente pelos atores em condições situadas), instituindo-as na prática. São diferentes posições hierárquicas ocupadas pelas pessoas em uma dada situação, ainda que cotidiana, não se tratando de um valor, mas de magnitudes referentes a uma ordem cujo caráter de justo é presente. Werneck (2012, p. 301) evidencia como tais grandezas são uma energia potencial de ação, administrada pelos atores nas situações cotidianas vividas. Justamente elas não são colocadas em questão ou em perigo nas diferentes ocasiões aqui exploradas.

Na Avenida Presidente Vargas, em torno das 13h, em um dos pontos nos quais o 474 deve parar, um homem espera pelo ônibus cujo destino é o bairro em que reside. Conversando comigo e partilhando suas experiências sobre alguns ônibus, afirma: *“Tem uns ônibus que nem pego mais (...). Já sei que tem uns problemas. Que nem esse daí [o 474]. Você sabe que pode dar problemas. Tem uns que a gente não paga para ver”* – se referindo à possibilidade de ser roubado pelos usuários dessa linha. O passageiro preserva-se e a seus bens: ao julgar um ônibus e seus usuários como perigosos – sem possibilidade de negociação de sentido –, assume uma “grandeza grande” na situação (aqui a grandeza é experimentada como hierarquizante na medida em que anula a potencialidade de ação dos outros), mobilizando a evitação deles e preservando sua energia potencial de ação – que poderia ser gasta com a tensão no decorrer de um roubo, por exemplo.

Collins (2008) mostra a emergência da violência física em uma situação como um entrelaçamento de emoções humanas como medo, raiva e tensão. Com isso, o autor evidencia que o caminho mais comum em torno da tensão e do medo confrontacional normalmente seria muito curto: as pessoas limitando-se a vociferar, ficar nervosas, ou, por vezes, até recuar, ainda que isso possa ser considerado humilhante por elas. O medo permaneceria durante a performance da “violência” e a limitaria. O interessante desta análise para o presente estudo é que Collins, assim com Boltanski e Thévenot (2006[1991]), demonstra a raridade do “estouro” de um conflito violento justamente pelo caráter custoso aos indivíduos a respeito da tensão gerada e da energia demandada.

Os atores demonstram saber de casos em que um “outro possivelmente perigoso” não se apresenta claramente, considerando a possibilidade de uma “emboscada social” (LINHARDT, 2001, p. 77): a alteridade perigosa utilizar-se-ia de sua não evidência para atuar. Ou seja, aqueles que se deslocam pela cidade do Rio de Janeiro projetam

a possibilidade de um dia a dia vivido em coexistência cotidiana com um “perigo dissimulado”, tornando necessária uma definição de práticas em relação às diferentes situações e às pessoas com que travam contatos imediatos.

Como coloca um morador da Taquara, não sabemos onde, quando, nem sobre como aquele que traz o perigo pode surgir. Se, por um lado, este rapaz afirma não adiantar ficarmos preocupados – “*Se for acontecer, vai acontecer*” –, por outro, a suspeita é mobilizada por muitas pessoas, inclusive pelo mesmo. O taquarense diz que, a partir do comentário de outros passageiros no interior do ônibus, ele passa a ficar mais alerta, sabendo até identificar quando alguém é assaltado: “[*Sobre assaltos, é] a questão que falei do cara que sobe, senta do lado de alguém e salta no ponto seguinte. (...) Quando vejo, já sei, já passei e sei qual é. Já identifico a abordagem*”.

O trabalho de prevenção dos atores leva-os a adotar uma atitude em relação a isso. É a partir de frágeis conjecturas pela experiência habitual e na elaboração de provas que se opera o ajustamento coletivo das “preensões”⁹ (CHATEAURAYNAUD, 2012) sobre o mundo sensível e o agenciamento dos operadores de factualidade, a partir dos quais as pessoas constroem aqueles que podem trazer perigo e tomam uma atitude frente a eles.

Algumas pessoas podem fechar as janelas dos ônibus na Central sem ter observado uma tentativa de furto; um assalto pode não ter sido vivenciado, mas os atores podem descer de um veículo ainda assim por pensarem na possibilidade do mesmo; entre outros exemplos. Por outro lado, à medida que essa “ameaça dissimulada” pode não tomar forma de fato, não se lança mão de todas as práticas e de um dispêndio de energia máximo. Ou seja, ainda que haja signos

9 Esse conceito, no sentido trabalhado por Chateauraynaud, diz respeito à aderência que existe na relação do organismo com o ambiente. Se não houvesse preensão, a realidade flutuaria. Portanto, para operarmos sobre o real, o que por vezes se dá pelo auxílio de dispositivos, necessitamos de uma aderência satisfatória: que é, justamente, a preensão

atuantes da “violência urbana” pelo Rio de Janeiro, os passageiros pagantes não deixam de se deslocar pelas ruas, de tomar ônibus e de sentar-se ao lado de estranhos – não renunciam à vida na cidade e/ou fazem todo o possível para torná-la segura. Nem todos os dispositivos disponíveis para lidar com as ocorrências são mobilizados.

Assumindo um cuidado mais atento ao bem básico no deslocamento pela cidade tendo vista tal ameaça, os passageiros pagantes e funcionários das linhas impõem suas interpretações sobre a composição dos elementos que dão forma a determinadas situações – assumindo, como mostrei, uma grandeza grande –, permitindo a adoção de diferentes formas de agir (variadas e finitas práticas) sob os outros em que a integridade física e patrimonial seja resguardada.

Quis mostrar, então, que nos procedimentos de ação “desconfiados”, procura-se não colocar em jogo as grandezas, posições situadas – ligadas a potencialidades de ação – que demandam, portanto, gasto de energia. Quem lança mão das práticas desconfiadas assume uma “grandeza grande” (o que demanda certa energia) nas situações, verificando critérios de concretização de ação em distintas ocasiões, não colocando o bem básico em risco – economizando, então, em energia de tensão. Sendo esta grandeza uma energia potencial, ela passa a ser retida, ou seja, não colocada em disputa ou risco. Há um cuidado com a mesma. A desconfiança, então, comporta uma forma de *slack*¹⁰ (HIRSCHMAN, 1970): uma retenção das atitudes e, logo, da energia que poderia ser gasta em ações frente a um perigo imediato concretizado – pode-se lançar mão da “grandeza grande”, o que significa gasto de energia, mas mantém-se a mesma ao impedir possíveis situações de perigo. São meios não violentos de mobilizar

10 A premissa fundamental de Hirschman é que existiria uma tendência natural nas mais diversas organizações de acumular ineficiência. Lança-se mão do que é satisfatório para agir cotidianamente, e não da maximização dos recursos passíveis de mobilização. Portanto, em momentos de crise, é algo a que se pode recorrer: lidamos com a retenção de dispositivos para serem utilizados durante estes momentos.

uma ação potencial, e, com isso, formas de lançar mão da força sem que esteja ligada apenas a uma dimensão física. É, portanto, uma forma de *slack moral* (WERNECK,2015): uma economia de recursos de atuação moral no plano cotidiano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de uma análise sobre viagens de ônibus pelas linhas 332, 474 e 498, evidenciei tanto passageiros pagantes quanto funcionários dos coletivos lançando mão da evitação e do afastamento para impedir um ato entendido por eles como violento de se concretizar. Por meio dos elementos/situações projetadas como “perigosas”, refleti sobre o que as torna de fato temerosas para os atores estudados a ponto de mobilizarem a desconfiança, ou seja: como o outro vira uma ameaça tão imediata?

Propus que isso aconteça pelo risco causado ao bem básico, uma dimensão do bem de si. O bem básico consiste em um princípio substantivo de ação envolvendo considerações quanto a um *outro que pode ser danoso* em relação ao bem-estar físico e à integridade patrimonial dos elementos carregados pelos atores no dia a dia.

A possibilidade de uma investida contra nossos corpos e da perda de objetos (entendidos como fruto de um trabalho demandador de muita energia pessoal), o que pode se dar por signos compreendidos como “violência urbana”, leva à preocupação e às atitudes arreadas para com terceiros. Pois os elementos componentes do bem básico são entendidos como basais para as pessoas, sendo necessária sua proteção. Perdê-los ou os ter danificados significaria a perda do grande gasto de energia investido nos mesmos.

Assim, os atores procuram formas de economizar tal energia, resguardando tal bem e o que está intrincado a ele, evitando a tensão de uma situação de perigo efetivado. Uma das maneiras de economizar tais energias, em que as pessoas atingem e conservam uma “grandeza grande” nas situações (o que verifica critérios de concretização de

ção, evitando/afastando possibilidades de lidar com a concretização de perigos projetados), é justamente mobilizando práticas de desconfiança, impedindo algo considerado ruim de se realizar.

REFERÊNCIAS

AUSTIN, John L. *How To Do Things With Words*. Cambridge: Harvard University Press, 1962.

BOLTANSKI, Luc [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, pp. 359–377, 1999.

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.

COLLINS, Randall. *Violence: A Microsociological Theory*. Princeton/Oxford, Princeton University Press, 2008.

DAS, Veena. *Life and Words. Violence and the descent into the ordinary*. University of California Press, Berkeley/Los Angeles/London, 2007.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. Tradução: Raul Fiker. São Paulo, Editora UNESP, 1991.

GARFINKEL, Harold. *Studies in Ethnomethodology*. Englewood Cliffs (EUA), Prentice Hall, 1967.

GOFFMAN, Erving. *Ritual de interação: Ensaio sobre o comportamento face a face*. Petrópolis, Vozes, 2011[1967].

FREIRE, Jussara. Agir no regime de desumanização: Esboço de um modelo para análise da sociabilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, v. 3, n. 10, pp. 119-142, 2010.

HARDIN, Russel. Trustworthiness. *Ethics*, v. 107, n. 1, pp. 26-42, 1996.

HIRSCHMAN, Albert. *Saída, voz e lealdade*. São Paulo, Perspectiva, 1973

- KATZ, Jack. *Seductions of Crime: Moral and Sensual Attraction in Doing Evil*. Nova York, Basic Books, 1988.
- LINHARDT, Dominique. L'économie du soupçon: Une Contribution pragmatique à la sociologie de la menace. *Genèses*, n. 44, pp. 76-98, 2001.
- LUHMANN, Niklas. *Trust and Power*, Nova York, John Wiley & Sons, 1979
- 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, pp. 131-142, 1993.
- MISSE, Michel. *Malandros, marginais e vagabundos: A acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese (doutorado), IUPERJ, 1999.
- PORTO, Maria Stela Grossi. Crenças, valores e representações sociais da violência. *Sociologias*. UFRGS Impresso, v. 8, n. 16, pp. 250-273, 2006.
- SHELLER, Mimi [e] URRY, John. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, V. 38, p. 207-226, 2006.
- SZTOMPKA, Piotr. Trust: A Cultural Resource. In: Skapska, Grazina [e] Orla-Bukowska, Annamaria [e] Kowalski, Krzysztof (org). *The Moral Fabric In Contemporary Societies*. Leida (Holanda), Brill, 2003.
- _____. *Trust: A Sociological Theory*. Cambridge (RU): Cambridge University Press. 2006.
- 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 da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGSA-UFRJ). 2015.
- WEBER, Max. A "objetividade" do conhecimento na ciência social e na ciência política. In: *Metodologia das ciências sociais*. São Paulo, Cortez, 2001[1904].
- _____. *Metodologia das ciências sociais*, parte I. São Paulo, Cortez, 1993
- WERNECK, Alexandre. *A desculpa: As circunstâncias e a moral das relações sociais*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira. 2012.
- _____. Teoria da rotulação. In: Lima, Renato Sérgio de; Ratton, José Luiz [e] Azevedo, Rodrigo (orgs). *Crime, polícia e justiça no Brasil*. São Paulo, Contexto, pp. 105-116, 2014.
- _____. 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, pp. 114-138, 2014.

_____. Dar uma zoadá, botar a maior marra: Dispositivos morais de jocosidade como formas de efetivação em situações de crítica. *Dados: Revista de Ciências Sociais*, v. 58, n. 1, 2015, pp. 221-287.

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