



ROTULAÇÃO À ALTA VELOCIDADE: O “NÃO SABE DIRIGIR” COMO IDENTIDADE SOCIAL E A INTERAÇÃO COMO CASO ESPECIAL DO SITUACIONISMO*

ALEXANDRE WERNECK

Resumo: O objetivo deste texto é analisar o caráter situacionista do interacionismo americano a partir de situações experimentadas em intervalos de tempo efetivamente curtíssimos. Para tanto, analisa-se a atribuição do rótulo de que “não sabe dirigir” a motoristas no trânsito. Nesse ambiente, as interações podem durar poucos segundos, um tempo curto, mas aparentemente suficiente para os atores considerarem efetiva a avaliação dos comportamentos e a atribuição de rótulos. E esse rótulo tem a ver com uma incompetência para adaptar-se às circunstâncias de uma condução cujo imperativo é mover-se rapidamente sem tornar-se obstáculo para os outros. O estudo de um caso da teoria da rotulação, um dos capítulos mais marcantes do interacionismo, permite, por meio daquilo que, adotando um olhar situacionista metodológico, chamou-se de definição da situação a velocidade considerável, observar de forma privilegiada a situação-tipo paradigmática do interacionismo americano, a de definição do *self* do outro.

Palavras-chave: Interacionismo americano. Situacionismo metodológico. Trânsito. Rotulação. Definição de *self*.

Labeling at high speed: The ‘not knowing how to drive’ as a social identity and the interaction as a particular case of the situationism

Abstract: This paper aims to analyze the situational character of the American interactionism, based on situations experienced in short time intervals. To do so, I examine the label of “not knowing how to drive” attributed to drivers in traffic. In this environment, interactions can last a few seconds, a short spam, but apparently, enough for the actors to consider effective the evaluation of behaviors and the attribution of labels. This specific label is about incompetence to adapt to circumstances of driving, an activity whose imperative is to move quickly without becoming an obstacle for others. The study of a case of labeling theory, one of the most critical chapters of interactionism, allows, throughout that that, adopting a methodological situationist look, I called the definition of the situation at high speed, a privileged observation point to the paradigmatic situation of the American interactionism, the definition of self of the other.

Keywords: American interactionism. Methodological situationism. Traffic. Labeling. Definition of self.

¹ Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professor do Departamento de Sociologia e do PPGSA/UFRJ. E-mail: av.werneck@ifcs.ufrj.br

INTRODUÇÃO

O objetivo deste texto é refletir sobre o caráter *situacionista* do *interacionismo americano* (IA)¹ a partir do isolamento de situações experimentadas em intervalos de tempo efetivamente curtíssimos. Para tanto, analisa-se um caso empírico representativo de um dos capítulos mais marcantes dessa abordagem, a chamada *teoria da rotulação*, o caso da atribuição de um rótulo de *incompetência* a algum motorista em interações a velocidades elevadas, expressado na afirmação de que ele “não sabe dirigir”². O caso é digno de nota porque permite levar ao limite a circunscrição formal do chamado *situacionismo metodológico*, a *situação*, um recorte espaço-temporal analiticamente infinitesimal: em uma situação, tudo se passa analiticamente como se durasse um momento discreto, curtíssimo – muito embora na realidade possa durar longamente³. Ora, no trânsito, as interações podem durar efetivamente poucos segundos, um tempo curto, mas aparentemente suficiente para os atores considerarem efetiva a avaliação dos comportamentos dos outros e a atribuição de rótulos a eles. Ali, então, o fenômeno fundamental em jogo, como em qualquer situação, é sua *definição* (THOMAS, 1966[1923]), isto é, o apontamento do tipo de situação – é uma conversa, uma luta, uma negociação, um assalto, um encontro amoroso, uma crítica, uma morte, um nascimento? O argumento, então, é que o trânsito oferece um espaço pródigo para se observar, por meio daquilo que foi chamado de *definição da situação a velocidade considerável* (WERNECK, 2020), um tipo situacional específico, aquele que se coloca como paradigmática do IA: o momento em que tem lugar a *definição mútua de selves* (quando se diz que o outro é algum tipo de pessoa).

Werneck (2020) mostra como a principal crítica feita por motoristas a outros condutores no cotidiano do tráfego no Rio de Janeiro é que o outro “não sabe dirigir”, o que o torna, para esse crítico, um *obstáculo* entre ele e aquilo que denomina “pista livre”, o espaço para deslocamento sem interrupções idealizado como utopia para o engajamento dos atores no trânsito. Ora, o tipo de situação interacional aqui tomada para análise pode ser exemplificado por uma, repetida várias vezes na pesquisa de campo em que empreendeu-se uma *etnografia móvel*⁴ (MARCUS, 1995; BÜSCHER; URRY, 2009; BÜSCHER ET AL., 2011; HENRIQUES, 2016) por ruas do Rio, com deslocamento em automóvel e observação das interações entre entes em movimento (carros, ônibus, motocicletas, bicicletas, pedestres etc.). A situação-exemplo é aquela em que um veículo para em um sinal vermelho “sem precisar”: não há pedestres atravessando e não há veículos cruzando a via transversal, notadamente menos movimentada que aquela em que ele se deslocava. Não parece, então, haver motivo prático para a parada senão a observância estrita às regras. Atrás dele, outro automóvel se desloca e, diante de sua parada, buzina, punitivamente, e dele desvia. E seu motorista abre a janela, põe a cabeça para fora e grita: “Comprou a carteira, *mermão*?”. Essa é uma das muitas formas de dizer que o outro não sabe dirigir.

Não saber dirigir, como demonstrado também em Werneck (2020), consiste em uma avaliação de que o outro demonstrou incompetência para seguir um elemento central do engajamento no tráfego, que tem a ver com a observação menos da lei de trânsito⁵ e mais daquilo que Werneck (2019, p. 3) chamou de *lei do trânsito*, “o regramento pragmaticamente aceito e operado pelos atores em seus deslocamentos”. E o imperativo em jogo nessa lei consiste em se guiar ao sabor das circunstâncias – o *engajamento circunstancial* (WERNECK, 2020) –, fundado em uma capacidade de, momento a momento, desviar de obstáculos surgidos “do nada” (como dizem os motoristas) e de ao mesmo tempo *não se tornar um obstáculo*. Nesse sentido, “saber dirigir (...) tem a ver com mostrar uma capacidade ao mesmo tempo de encontrar a solução mais ajustada ‘tecnicamente’ para a situação e mais inovadora para o momento” (Ibidem). Consiste, então, em agir criativa e praticamente no trânsito, deslocando-se o mais rápido possível sem atrapalhar o deslocamento mais rápido possível dos outros.

Pois bem, Werneck (2014) mostrou como a chamada *labeling theory* – ou *labeling approach*, como preferem alguns de seus promotores – configura-se como “uma aplicação aos comportamentos desviantes de uma leitura mais geral [*do interacionismo americano*] para a questão da identidade” (p. 295). A rotulação corresponde a

uma série coerente de descrições do fenômeno das negativas morais de comportamento, em especial as criminais – mas também outras, como as clínicas e as sexuais –, descrições feitas por parte das ciências sociais

americanas, marcadamente na criminologia e na chamada *sociologia do desvio*, aquela preocupada em explicar os comportamentos que desobedecem a normas sociais estabelecidas – o que seria “anormal” ou “desviante” de um padrão, atribuindo-se peso moral a uma terminologia de caráter originalmente estatístico. (...) Em resumo, então, a abordagem promove um deslocamento da resposta sobre o crime centrada na *morfologia social* – em relação à qual o crime seria um desvio – e, por conta dela, em uma *morfologia individual* centrada em uma *essencialidade subjetivada*, e segue na direção de uma *construção socialmente operada*, ou simplesmente, para a *construção social* (motivo pelo qual a abordagem é comumente chamada de *construcionista*)⁶ (Ibid., p. 293).

Desde os primórdios da abordagem, em Tannenbaum (1938), passando pelo tratamento da *resposta societal* de Lemert (2012 [1951]; KITUSE, 1962) e chegando à geração de Howard S. Becker (2008[1963], 1964; BECKER; WERNECK, 2008) e Erving Goffman (1963, 1971) e às posteriores (BEST, 2003), a rotulação trilhou o caminho de tratar do problema da interação como fenômeno ligado à identidade. Como já disse Werneck, (2014, p. 298), a questão deles deslocou-se da pergunta “O que causa o desvio?” para a “O que o desvio causa?” (MATZA, 2010[1969]) – o que representa em última instância perguntar como se atribui um rótulo, uma identidade desviante, a alguém que tenha praticado um ato considerado um desvio (caráter esse construído, tendo uma história a ser pesquisada).

DO SITUACIONISMO AO INTERACIONISMO E DE VOLTA

O argumento aqui sugere um passo histórico atrás para dar dois passos analíticos à frente. Proponho que a forma como IA se construiu o torna, ao fim e ao cabo, um caso particular e muito especial do *situacionismo metodológico* (CICOUREL, 1964; JOSEPH, 1984) operado pelo pragmatismo – ver Joas (1993) –, notadamente a partir da hegemonia da chamada Escola de Chicago (BULMER, 1986). É especial porque concentrado em um tipo específico de situação, para esses autores uma espécie de base fundamental dos comportamentos – tratamento iniciado por George Herbert Mead (1934) com seu *behaviorismo social* – e, portanto, para eles, da variável-chave do social, a saber, a interação. Nela, um fenômeno social específico se coloca: o contato em ação copresente, uma *inter-ação*, entre dois personagens, em que esses dois determinam os comportamentos uns dos outros. Até aí, parece que estamos trabalhando com a definição de Weber (1947[1922]) para ação social (“aquela que, segundo seu sentido visado, leva em conta os comportamentos dos outros”)⁷, mas o ponto fundamental do interacionismo americano é uma associação entre a questão dos comportamentos e a questão das identidades, daí a variável-chave da interação ser essa forjada desde James (1950[1890]), mas que encontrou em Charles Horton Cooley (1902) e Mead seus artífices sociológicos, o *self*⁸. Ora, como sabemos desde Cooley, o *self* é um “amigo imaginário”, ele é feito de substância abstrata, mental; é, finalmente, um *signo* (PEIRCE, 1977[1893]). Para Cooley e Mead, aquilo que ocorre no encontro físico entre duas pessoas em uma interação ocorre fundamentalmente nas mentes delas, já que são seus *selves* que em última instância interagem – o que, claro, não significa que a interação não ocorra no mundo prático, mas sim que esta depende da esfera intersubjetiva desses signos, desses *selves*.

A interação, assim, é uma situação, e como tal tem como fenômeno central a *definição* (THOMAS, 1969[1923], p. 42), “um estágio de exame e deliberação (...) preliminar a qualquer ato comportamental autodeterminado” e que diz *o que está acontecendo ali*, permitindo aos humanos tratarem as situações como “reais em suas consequências” (THOMAS W.; THOMAS D., 1938[1928], p. 572). No caso interacional, essa definição passa, por sua vez, pela definição das identidades de momento (os *selves*) dos envolvidos e pelas operacionalizações mútuas desses *selves*, condição *sine qua non* de sua manutenção. A cena é mais ou menos esta: pessoa A se depara com pessoa B. Ali, A trava contato com o *self* de B, a ela acessível por conta de uma série de elementos contidos na *apresentação* (Goffman, 1959) de B. Esse *self* de B definido por A é, no momento, tomado como uma identidade (como se ele fosse aquilo definitivamente) – Goffman (1963) chamaria esse *self* de *identidade social virtual*⁹ – e A, então, adotará uma linha de comportamento em relação a B com base nessa definição de como imagina ser B. No mesmo momento, claro, tudo se passa da mesma forma com B, que também trava contato com o *self* de A, o define etc. Vejamos um esquema do fenômeno na Figura 1.

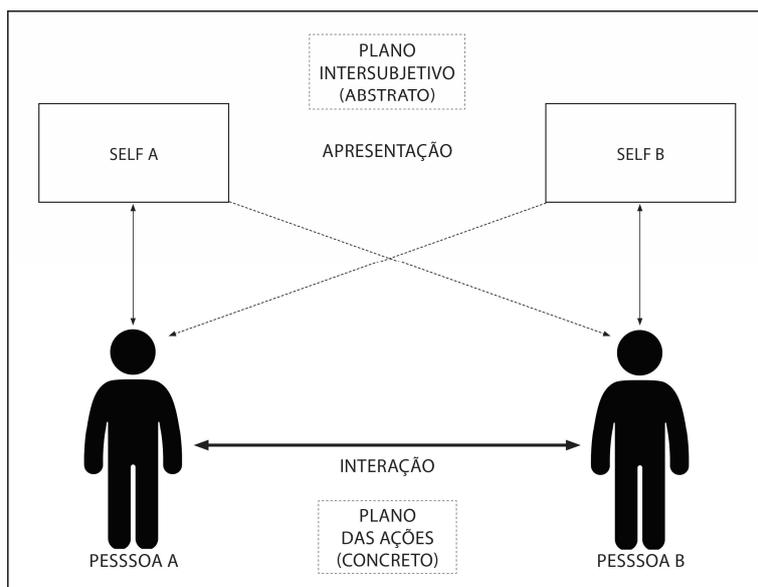


Figura 1 – Situação Interacional

Fonte: Elaboração própria

A sistematização promovida por Herbert Blumer (1969) para o pensamento de Mead, batizada por ele de *interacionismo simbólico*, contribuiu para consolidar a abordagem behaviorista social (sua psicologia social dos comportamentos) como uma sociologia da interação social. Muito embora o título adotado por Blumer seja discutível para dar conta da abordagem (BECKER; WERNECK, 2008, p. 161-162, 165) quero fazer justiça a sua capacidade de modelização, já que ele foi capaz de explicitar o plano *signico* (para ele, “simbólico”), abstrato, como aquele em que as interações se dão efetivamente, conferindo ao *self* de Mead um papel de protagonista como variável sociológica.

O fenômeno fundamentalmente em jogo, entretanto, como argumento, é a definição da situação. Assim, sugere-se uma retradução do mesmo em seus termos na Figura 2.

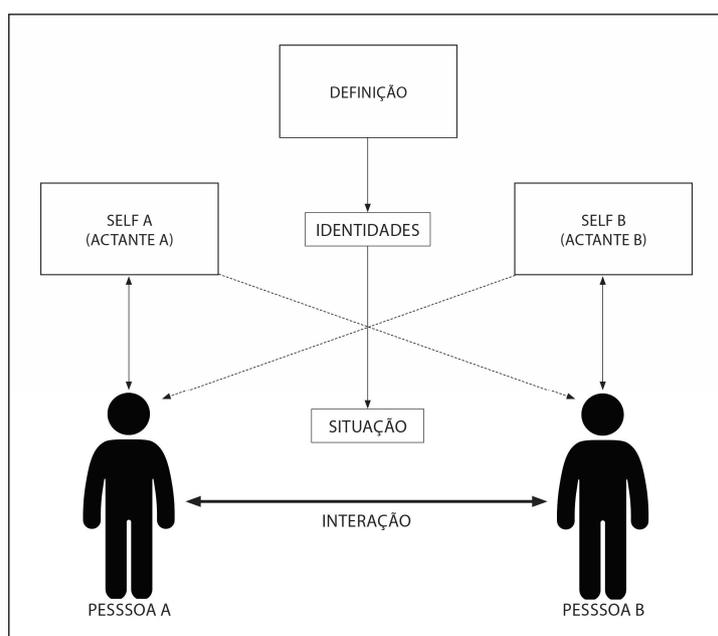


Figura 2 – Situação interacional retraduzida

Fonte: Elaboração própria

Como esquematizado, então, trata-se de se entender que a definição de situação interacional é um fenômeno que passa das definições de identidades para as definições da configuração específica em que se dão ações das quais as pessoas (e seus *selves*) são os participantes. O tratamento situacionista, entretanto, trata a situação como ordenamento: ela se desenha como um conjunto *formal* de elementos, em uma configuração capaz de explicitar a ocorrência discreta ali em jogo. Nesse sentido, por um lado o interacionismo torna-se um caso específico de uma sociologia das definições da situação e por outro, como disse, ele faz uma aposta na interação fundada na definição mútua dos *selves* como situação fundamental da vida social (BLUMER, 1969). E se William e Dorothy Thomas (1938 [1928], p. 572) afirmam, como já citado, que “se os humanos definem as situações como reais, elas são reais em suas consequências”, isso quer dizer não que algo que não é real fica real se as pessoas assim o definem – o que, claro, não faz lá muito sentido, apesar de Merton (1984) querer com essas bases que a frase seja chamada de “teorema de Thomas” para “profecias que se autocumprem”); quer dizer, antes, que é apenas se uma definição produzir *consequências* (máxima, ora, de Peirce) que ela poderá ser considerada real, isto é, que a definição encontra eco na pragmática, nas coisas, na prática. O relevante aqui é que os próprios atores estão atentos às consequências de suas definições como medida de sua efetividade. Por outro lado, isso também significa que esses mesmos atores atuam para que as definições que lhes interessem produzam consequências e, portanto, tornem-se *efetivas* (produzam efeitos, consequências) (WERNECK, 2012). Ora, definir a identidade parece ser uma das formas mais eficientes dessa operação, já que busca “naturalizar” a definição, aferrando-a a algo tão fundamental quanto é o ser (MISSE, 2015).

Nesse sentido, considero por um lado que o situacionismo (juntamente com o consequencialismo) é a marca mais fundamental de uma sociologia de viés pragmatista e que sua versão francesa, a *sociologia pragmática – da crítica* (BOLTANSKI, 2009; BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020[1991]), mas não apenas –, foi muito feliz ao mapear os elementos constitutivos dessa unidade de análise, tratando pessoas e coisas como elementos – posteriormente *actantes*¹⁰ (LATOURET, 1997[1987]; BOLTANSKI, 1990) –, que só comparecerão na situação na medida em que contribuam para sua definição e na medida da definição de um estado, segundo o qual compareça, sendo esses estados-pessoa e estados-coisa modalidades agenciais: aqueles entes (*actantes*) mais determinantes na definição são *grandes*, enquanto os mais determinados, são *pequenos* (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020[1991]). Mas esses estados, grande e pequeno, como estes últimos autores sublinham mais de uma vez, não determina condições fundamentais, não são *disposições* atreladas a essas pessoas ou coisas, não sendo, então, *tamanhos*, que os acompanham sempre, mas *grandezas*, estados situadamente ocupados, isto é, com validade para aquela situação, e que necessariamente são efetivados por meio da efetivação da própria situação – isto é, de sua colocação em prática em que se produzam efeitos. Disso decorre, então, que uma tradução interacionista-pragmática desse modelo diria que ao se ver um outro *self*, corre-se para se definir em que estado ele comparece na situação com base em uma interpretação do tipo desse *self vis-à-vis* galerias de *selves* conhecidos, atribuindo-lhe um peso na definição da situação, passando em seguida ao plano da ação, isto é, da ação conforme o que foi definido que está em jogo ali¹¹. E no caso de uma rotulação – como a de incompetência para dirigir –, a situação por um lado define um desviante – em nosso caso, aquele que “não sabe dirigir” – e, por outro, um conjunto de elementos a ele associados e que sustentam a definição e um conjunto de ações típicas a ele relativas (em geral, a intervenção sobre sua agência). Trata-se, então, de estudar-se a forma como essa atribuição se integra ela própria como mecânica das interações no tráfego.

Um exemplo do trânsito para situar a abstração: na pesquisa, era recorrente observar a formação de filas de veículos, lideradas por um deles, que imprime a velocidade do comboio, construído naquela circunstância. Em uma via longa, em que seja possível ver um grande espaço livre adiante do primeiro, não é raro alguns dos veículos considerarem a velocidade de cruzeiro baixa demais e admoestar com a buzina aqueles à frente. Em uma situação em que éramos o quarto automóvel da fila, mantida com pequena distância entre os integrantes (apesar de nosso esforço para manter a distância prevista na direção defensiva), o imediatamente diante de nós fez isso por duas vezes. E antes do terceiro sinal sonoro, iniciou a ultrapassagem dos dois a sua frente. Ao passar pelo líder, deu uma buzina um pouco mais longa, chamando a sua atenção pela

“lentidão” (estávamos a por volta de 70km/h), mostrando a ele como naquele momento este merecia o rótulo de incompetência. Tem lugar, então, uma definição de situação: esse *self* viu-se imerso no *atravancamento* produzido pelos *obstáculos* que viu nos veículos diante de si e, com um movimento corretivo, empreendeu sua solução circunstanciada e mostrou aos outros motoristas “como se faz”, atribuindo a todos o *rótulo* de *incompetência* aceleradamente.

O TRÁFEGO COMO ESPAÇO DE DEFINIÇÃO DE IDENTIDADES E SITUAÇÕES E OS RÓTULOS COMO REFORÇOS DA LEI DO TRÂNSITO

Em um desenho animado clássico dos Estúdios Disney, *Motor Mania* (KINNEY; KINNEY; SCHAFFER, 1950), o Pateta desempenha um papel¹² dividido entre duas personalidades: em certos momentos, ele é o Mr. Walker (Sr. Andante), um pedestre pacato, incapaz de pisar em uma formiga e generoso e cordato com seus semelhantes; em outros, quando assume o lugar de motorista, ele se transforma no Mr. Wheeler (Sr. Volante), um condutor egoísta e empedernido, centrado apenas em dominar as ruas (em geral a alta velocidade) e as utilizar conforme seu próprio interesse. Essa paródia da história de Robert Lewis Stevenson (2011[1886]) sobre o médico e o monstro aplicada ao mundo do trânsito elenca toda uma série consagrada de representações de senso comum sobre o tráfego: a dicotomia moral entre pedestres e motoristas, a qualificação desse ambiente como algo fundamentalmente conflituoso, a afirmação de aquele servir como microcosmo de várias questões sociais – sobre isso, ver Goffman (1971), Boltanski (1975, 1976), Vanderbilt (2008) e, mais como objeto do que como análise propriamente, DaMatta (2010) –, entre outras imagens. Mas se a contraposição entre as duas faces do personagem constrói uma clara oposição moral, um outro detalhe da narrativa explicita mais uma oposição: um narrador onipresente em *voice over* se manifesta o tempo todo, assumindo a posição de avaliador do Mr. Wheeler, expressando críticas, dirigindo-se a ele próprio inclusive (e recebendo dele respostas grosseiras). E se esse recurso narrativo não está disponível no mundo real salvo na ordem da consciência, das *conversações interiores* (ARCHER, 2003), ele ajuda a explicitar ainda mais uma diferença, aquela entre diferentes posições assumidas pelo próprio motorista, que por sua vez se depara com outros de sua espécie: a *alta velocidade*, o Sr. Volante ora é criticado ora critica.

O exemplo mais bem-acabado de uma definição de situação “rápida” está no tratamento de Goffman (1963) para os estigmas – as marcas, físicas ou abstratas, atreladas aos indivíduos e que oferecem aos outros indicações de sua identidade, permitindo a esses outros atribuir em suas mentes *identidades sociais virtuais*, que podem ou não se tornar *identidades sociais efetivas*. Do ponto de vista cognitivo, o fenômeno descrito na estigmatização é bastante automático: o estigma ativa na mente do observador uma mecânica de identificação do pertencimento do observado a categorias e, com ele, um conjunto de comportamentos previstos das mesmas e de comportamentos previstos de si em relação a elas – em fração de segundos, ao se avistar, digamos, um portador de nanismo, exemplo caro a Goffman, ativa-se uma série de pressupostos sobre como anões se comportariam e como se comportar com eles. A decorrência óbvia desse movimento é que boa parte das definições desse tipo é estereotípica e muitas vezes preconceituosa (como achar que todo anão trabalha em circo ou que todo obeso é bem-humorado etc.). Misse (2015) sublinha ainda o caráter fundamentalmente estruturado da estigmatização: é, por exemplo, o racismo estrutural que torna típico um conjunto de comportamentos diante de estigmas de raça (como a cor da pele) e, no Brasil, de classe, assim como é a sujeição criminal que produz estigmas como os de moradores de favelas, que mesmo nada tendo a ver com o crime, são tratados como se tivessem. De todo modo, o processo de estigmatização é produto de uma certa, digamos, aceleração nas decisões de ação.

O caso da atribuição de rótulo de incompetência ao volante, entretanto, trata de uma outra forma de “pressa”: o encontro é infinitesimal objetivamente, ele se passa a, como disse, velocidade considerável. Essa rotulação não é a princípio¹³ fundada em um estigma. Ela é resultante de *situações de atravancamento* (WERNECK, 2020) e de sua ruptura dos deslocamentos livres. Nessa situação, têm lugar, então, três definições: a da situação, que se torna um *momento de atravancamento*, em que um obstáculo afastou a possibilidade de pista livre; a do outro veículo, que caso tenha sido responsabilizado pelo atravancamento, torna-se, aos olhos dos outros, um *obstáculo*; e do *self* do motorista desse mesmo veículo, que se torna *aquele que*

não sabe dirigir. Como é normal nesta definição típica do interacionismo, os atores tratam naquele momento a identidade virtual definida como se fosse perene. Ora, as rotulações de comportamentos desviantes adotam a forma de uma *crítica acusatorial* (WERNECK; LORETTI, 2018), isto é, elas fundamentam-se em uma simplificação da complexidade moral do mundo em favor de uma moral única e tornada pétrea. No caso do trânsito, essa moral única é o já descrito *imperativo metapragmático* (WERNECK, 2012), fundado na capacidade de adaptar-se às circunstâncias surgidas no caminho: desviar de seus obstáculos sem tornar-se um para os outros.

Assim, foi nos momentos em que foram expressadas críticas aos motoristas baseadas em sua incompetência para evitar se tornar obstáculo que foi possível perceber a rotulação. Entretanto, como dito antes, há várias formas de dizer que o outro não sabe dirigir: além de interpelar esse outro sugerindo que sua carteira foi comprada (isto é, que ele não passou por uma autoescola e não fez o exame prático para obtenção do documento), há os gritos tradicionais já citados (“Barbeiro!”), além dos de “Burro”, “Tá maluco?”, “Não tá me vendo aqui, não?”, “Sua mãe não tá aqui, não” ou, claro, “Viu? Não sabe dirigir!”. Essa interpelação, porém, não precisa ser expressada verbalmente, sendo até mais presente de maneira actancial¹⁴ – na forma de freadas, buzinas e mesmo de gritantes mudanças de traçado, tacitamente entendidas no mundo do trânsito como sinal de que o outro veículo se tornou obstáculo. Como mostra Werneck (2020),

um automóvel (...) é afetado em geral por outros veículos por meio do para-brisa (aqueles adiante e em relação aos quais se mantém certa distância, segura ou não, na medida das velocidades e das distâncias), dos retrovisores ou da visão periférica (aqueles que se aproximam por trás ou pelos lados), do ar (as buzinas, os ruídos etc.) e da comunicação eletrônica (o rádio ou o GPS informando sobre acidentes ou engarrafamentos ou os sensores de aproximação) – isso, para além da informação oferecida pela *inércia* quando ocorre um choque.

Todas essas formas de contato com as outras unidades móveis são janelas abertas para a avaliação própria à interação: a definição é experimentada na (ultra)passagem de um veículo pelo outro (ou por um pedestre, isto é, por qualquer outro humano que possa representar um *self* ele próprio avaliador de outro *self*), como no exemplo apresentado da fila de veículos. O ponto aqui em questão é a aceleração da definição, isto é, seu caráter mais *perceptivo* do que *interpretativo* (ou seja, de adequação simples de percepções automáticas a quadros consolidados mais do que a operação de complexa ponderação racional) (PEIRCE, 1977[1893]). Essa mecânica, como vimos, é típica da rotulação em seu exercício – diferentemente de em sua “história natural”, na qual o empreendimento moral terá que explicitar prós e contras de sua implementação, muitas vezes repetidamente, a fim de convencer os públicos de sua validade como causa (BECKER, 2008[1963], p. 141-151; GUSFIELD, 1981; BOLTANSKI, 1990). Na rotulação, fenômeno situado, o jogo entre abstração metafísica (os vocabulários morais estabelecidos) e definição da situação (a associação entre o indivíduo particular e o rótulo) é um processo de ajustamento (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020[1991]) cognitivamente tão complexo quanto a adoção contextual de um *vocabulário de motivos* (WRIGHT MILLS, 1940). Aponta-se essa semelhança porque, ao fim e ao cabo, trata-se da adoção de um vocabulário: o trânsito expõe-se como um contexto de moral circunscrita, na qual a *lei do trânsito* é imperativa (e em que a lei de trânsito se torna, como vimos, ora obstáculo ora dispositivo de moralização do outro), em torno do qual os *motivos* (WEBER, 2001[1904] 1947[1922]) para os movimentos integram-se em um quadro estabelecido – um vocabulário, pois não – e sua mobilização, embora submetida a um imperativo de inspiração (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020[1991]), de criatividade, é ao mesmo tempo ritualizado: estão limitados às *formas de evitação ad hoc* (WERNECK, 2020). Nesse processo, o rótulo desempenha o papel de ativador do processo de evitação, já que ativa nos motoristas a ritualística do desatramentamento.

Nesse sentido, a pergunta substantiva se torna: o que a rotulação de desviante significa nesse caso? Afinal de contas, não há exatamente intervenção sobre a agência nas interações rápidas do trânsito: punições de motorista a motoristas costumam limitar-se às admoestações, como vimos, e, por fim, são mais raros os conflitos de trânsito envolvendo violências – apesar de estes serem

presentes e contundentes (RUSSO, 2012). Ora, como mostra Becker (2008[1963], p. 160-166), um dos efeitos do empreendimento moral promovido pelos mantenedores de regras é não apenas a intervenção forte sobre a agência os desviantes, mas é o *reforço societal* da regra.

Para pensar a esse respeito, é preciso levar em conta que a rotulação como aqui descrita conta com uma interessante característica: ela concorre com a do Estado não apenas no que diz respeito a rivalizar com o código de trânsito¹⁵, mas especialmente porque seu processo de imposição (*enforcement*), diferentemente do estatal, não encontra, como dito, respaldo em mantenedores oficiais (BECKER, 2008[1963], p. 129). Aqui, por outro lado, os impositores são *os outros motoristas*, é cada um que, verbal ou actancialmente, trata o outro motorista como alguém que não sabe dirigir, definindo seu *self* como “barbeiro” (etc.) e a situação como de atravancamento. Isso explicita um mundo moral profundamente *autorregulado* – em função da *lei do trânsito*, não nos esqueçamos. E cria uma rotulação peculiar, porque especialmente coerente com a forma de *engajamento* (THÉVENOT, 2006) que considero guiar o trânsito, um engajamento misto entre o *no plano* (Ibid.), o de chegada ao destino final o mais rápido possível, e o *circunstancialista* (WERNECK, 2020), com um traçado à medida das eventualidades: como são os comportamentos os índices do rótulo, assim como no exemplo do Pateta motorista, ora se é rotulado ora se é impositor de regra. Essa ausência de monopólio seja estatal seja categorial sobre a rotulação torna o trânsito evidentemente um espaço de potencial conflito – o que não é nenhuma novidade, como bem mostrou Russo (2012), corroborando inclusive a máxima de que o conflito é nascido da dicotomia moral (MISSE; WERNECK, 2012). O que deseja-se explicitar aqui, entretanto, é o papel dessa mesma corda bamba moral na *coordenação* desse universo: o efeito prático passível de ser observado na pesquisa é o reforço do conteúdo em relação ao qual o desvio se coloca, a lei do trânsito, ou melhor, seu imperativo metapragmático. Como mostrado também em Werneck (2020), a crítica fundada na lei do trânsito é em parte crítica ao irrealismo da lei de trânsito, muitas vezes considerada mais um obstáculo¹⁶. O engajamento no trânsito parece seguir as variações menos entre o Mr. Walker e o Mr. Wheeler e mais entre as diferentes valências (LIVET; THÉVENOT, 1997, p. 413) do Sr. Volante: a pesquisa mostrou que entre essas duas posições do mesmo ator se estabelece aquilo que Stark (2009) chamou de *dissonância*, isto é, uma fricção produtiva entre dois princípios de ação: em vez de a transição entre rotulador e rotulado criar um conflito em si mesmo, ele cria uma estabilização moral, segundo a qual o trânsito pode prosseguir graças a seu caráter moral e actancial perenemente móvel. E, no que diz respeito ao *self*, explicita-se seu caráter fundamentalmente situado: a situação de rotulação explicita um processo de definição ele também móvel, ele também dissonante e ele também aberto aos encontros entre os atores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARCHER, Margaret S. *Structure, Agency and the Internal Conversation*. Cambridge (RU): Cambridge University Press, 2003.
- BECKER, Howard S. *Outsiders: Estudos de sociologia do desvio*. Rio de Janeiro: Zahar, 2008 [1963].
- _____. (Org.). *The Other Side: Perspectives on Deviance*. Nova York: The Free Press, 1964.
- _____; WERNECK, Alexandre. Segredos e truques do pesquisador outsider: Entrevista com Howard S. Becker. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 167-171, 2008.
- BEST, Joel. *Deviance: Career of a Concept*. Belmont (EUA): Wadsworth/Thomson, 2003.
- BLUMER, Herbert. *Symbolic Interactionism: Perspective and Method*. Berkeley: University of California Press, 1969.
- BOLTANSKI, Luc. Les usages sociaux de l’automobile: Concurrence pour l’espace et accidents. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, Lyon, v. 1, n. 2, p. 25-49, 1975.
- _____. L’encombrement et la maîtrise des ‘biens sans maître’. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, Lyon, v. 2, n. 1, p. 102-109, 1976.
- _____. *De la critique: Précis de sociologie de l’émancipation*. Paris: Gallimard, 2009.
- _____. *L’amour et la justice comme compétences: Trois essais de sociologie de l’action*. Paris: Métailié, 1990.

- _____; THÉVENOT, Laurent. *A justificação: Sobre as economias da grandeza*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2020[1991].
- _____; THÉVENOT, Laurent. The Sociology of Critical Capacity. *European Journal of Social Theory*, v. 2, n. 3, p. 359-377, 1999.
- BOUDON, Raymon. Undesired Consequences and Types of Structures of Interdependence. In: BLAU, Peter Michael; MERTON, Robert. (Org.). *Continuities in Structural Inquiry*. Londres: Sage, 1981. p. 255-284.
- BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Disponível (on-line) em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>.
- BULMER, Martin. *The Chicago School of Sociology*. Chicago: University of Chicago Press, 1986.
- BÜSCHER, Monika; COULTON, Paul; HEMMENT, Drew; MOGENSEN, Preben Holst. Mobile, Experimental, Public. In: BÜSCHER, Monika; URRY, John; WITCHGER, Katian (Org.). *Mobile Methods*. Londres: Routledge, 2011. p. 119-137.
- BÜSCHER, Monika; URRY, John. Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory*, v. 12, n. 1, p.99-116, 2009.
- CICOUREL, Aaron V. *Method and measurement in sociology*. Nova York: The Free Press, 1964.
- COOLEY, Charles Horton. *Human Nature and the Social Order*. Nova York: Charles Scribner's Sons, 1902.
- DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- GOFFMAN, Erving. *The Presentation of Self in Everyday Life*. Nova York: Anchor, 1959.
- _____. *Stigma: Notes on The Management of Spoiled Identity*. Nova York: Prentice Hall, 1963.
- _____. *Relations in Public: Microstudies of the Public Order*. Nova York: Basic Books, 1971.
- GUSFIELD, Joseph R. *The Culture of Public Problems: Drinking-Driving and the Symbolic Order*. Chicago: University of Chicago Press, 1981.
- HELLE, Horst Jürgen. *Symbolic Interaction and 'Verstehen'*. Berna: Peter Lang GmbH, 2005.
- HENRIQUES, Sandra Mara Garcia. *Etnografia móvel: Uma proposta metodológica para os estudos da mobilidade na comunicação*. Tese (Doutorado em Comunicação Social) – Faculdade de Comunicação Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.
- JAMES, William. *The Principles of Psychology*. v. 1. Mineola (EUA): Dover, 1950[1890].
- JOAS, Hans. *Pragmatism and Social Theory*. Chicago: University of Chicago Press, 1993.
- JOSEPH, Isaac. *Le passant considérable*. Paris: Librairie des Méridiens, 1984.
- KINNEY, Jack (Dir.); KINNEY, Dick (Hist.); SCHAFFER, Milt (Rot.). *Motor Mania*. Filme, animação, 35mm, 7min. EUA, Disney Studios, 1950.
- KITUSE, John I. Societal Reaction to Deviant Behavior: Problems of Theory and Method. *Social Problems*, n. 9, p. 247-256, 1962.
- LATOUR, Bruno. *Ciência em ação: Como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora*. São Paulo: Unesp, 1997[1987].
- LEMERT, Edwin M. *Social Pathology: A Systematic Approach to the Theory of Sociopathic Behaviour*. Whitefish (EUA): Literary Licensing, 2012 [1951].
- LIVET, Pierre; THÉVENOT, Laurent. Modes d'action collective et construction éthique: Les émotions dans l'évaluation. In: DUPUY, Jean-Pierre; LIVET, Pierre (Org.). *Coloquio de Cerisy: Les limites de la rationalité, tome 1: Rationalité éthique et cognition*. Paris: La Découverte, 1997. p. 412-439.
- MARCUS, George. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology*, v. 24, p. 95-117, 1995.
- MATZA, David. *On Becoming Deviant*. Piscataway (EUA): Transaction Publishers, 2010[1969].
- MEAD, George Herbert. *Mind, Self, and Society*. Chicago: University of Chicago Press, 1934.
- MERTON, Robert K. Socially Expected Durations: A Case Study of Concept Formation in Sociology. In: POWELL, Walter W.; ROBBINS, Richard (Org.). *Conflict and Consensus: In Honor of Lewis A. Coser*. Glencoe (EUA): The Free Press, 1984. p. 262-283.

- MISSE, Michel. *Malandros, marginais e vagabundos: a acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro da Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, 1999.
- _____. A categoria ‘bandido’ como identidade para o extermínio: algumas notas sobre a sujeição criminal a partir do caso do Rio de Janeiro. In: BARREIRA, Cesar; SÁ, Leonardo; AQUINO, Jânia Perla de (Org.). *Violência e dilemas civilizatórios*. Campinas: Pontes, 2012. p. 31-58.
- _____. Sujeição criminal: quando o crime constitui o ser do sujeito. In: BIRMAN, Patrícia.; LEITE, Marcia Pereira; MACHADO, Carly; CARNEIRO, Sandra de Sá. (Org.). *Dispositivos Urbanos e Trama dos Videntes: Ordens e Resistências*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2015. p. 77-92.
- _____.; WERNECK, Alexandre. O interesse no conflito. In: MISSE, Michel; WERNECK, Alexandre (Org.). *Conflitos de (grande) interesse: Estudos sobre crimes, violências e outras disputas conflituosas*. Rio de Janeiro: Garamond, 2012. p. 7-25.
- OGIEN, Albert. *Sociologie de la Deviance*. Paris: Armand Colin, 1999.
- PEIRCE, Charles Sanders. *Semiótica*. São Paulo: Perspectiva, 1977[1893].
- RUSSO, Maurício Bastos. *Violência no trânsito à “moda brasileira”*: Insegurança, letalidade e impunidade. Tese (Doutorado em Sociologia) – Departamento de Ciências Sociais, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2012.
- SCOTT, Marvin B.; LYMAN, Stanford M. Accounts. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, v. 1, n. 2, p. 139-172, 2008 [1968].
- STARK, David. *The Sense of Dissonance: Accounts of Worth in Economic Life*. Princeton: Princeton University Press, 2009.
- STEVENSON, Robert Lewis. O estranho caso de Dr. Jekyll e Mr. Hyde. In: *O clube do suicídio e outras histórias*. São Paulo: CosacNaify, 2011[1886]. p. 149-247.
- TANNENBAUM, Frank. *Crime and the Community*. Nova York: Columbia University Press, 1938.
- THÉVENOT, Laurent. *L’action au pluriel: Sociologie des régimes d’engagement*. Paris: La Découverte, 2006.
- THOMAS, William I. *The Unadjusted Girl: With Cases and Standpoint for Behaviour Analysis*. Monclair (EUA): Patterson Smith, 1969[1923].
- _____.; THOMAS, Dorothy Swaine. *The child in America: behavior problems and programs*. Nova York: A. A. Knopf, 1938[1928].
- VANDERBILT, Tom. *Traffic: Why We Drive the Way We Do (and What it Says About Us)*. Nova York: Alfred A. Knopf, 2008.
- WEBER, Max. A ‘objetividade’ do conhecimento na ciência social e na ciência política. In: *Metodologia das ciências sociais*. São Paulo: Cortez, 2001[1904]. p. 107-154.
- _____. *The Theory of Social and Economic Organization*. Glencoe (EUA): The Free Press, 1947[1922].
- WERNECK, Alexandre. *A desculpa: As circunstâncias e a moral das relações sociais*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.
- _____. Sociologia da moral, agência social e criatividade. In: WERNECK, Alexandre; CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto (Org.). *Pensando bem: Estudos de sociologia e antropologia da moral*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2014. p. 25-48.
- _____. Teoria da rotulação. In: LIMA, Renato Sérgio de; RATTON, José Luiz; AZEVEDO, Rodrigo (Org.). *Crime, polícia e Justiça no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2014. p. 105-116.
- _____. *Moral em movimento: Um estudo da lei de trânsito e da lei do trânsito no Rio de Janeiro*. Relatório de pesquisa. Faperj, Rio de Janeiro, 2019.
- _____. Obstáculos na ‘pista livre’: Algumas considerações sobre a pragmática dos dispositivos da ‘lei do trânsito’ no Rio de Janeiro. *Antropolítica: Revista Contemporânea de Antropologia*, n. 50, Niterói, p. 327-355, 3. quadri. 2020.
- _____.; LORETTI, Pricila. Critique-Form, Forms of Critique: The Different Dimensions of the Discourse of Discontent. *Sociologia e Antropologia*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 3, p. 973-1008, 2018.

- _____; TALONE, Vittorio. A ‘sociabilidade violenta’ como interpretante efetivador de ações de força: Uma sugestão de encaminhamento pragmático para a hipótese de Machado da Silva. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, v. 12, n. 1, p. 24-61, 2019.
- WRIGHT MILLS, Charles. Situated Actions and Vocabularies of Motive. *American Sociological Review*, v. 5, n. 6, p. 904-913, 1940.

NOTAS EXPLICATIVAS

- *Este artigo traz resultados do projeto de pesquisa Moral em Movimento: Um Estudo dos Conflitos entre a Lei de Trânsito e a Lei do Trânsito no Rio de Janeiro, financiado pela Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj), por meio de sua bolsa Jovem Cientista do Nosso Estado (processo E-261203.18412016).
- ¹ Ao falar em *interacionismo americano* assim, como escola, refiro-me à forma como a ênfase na interação foi abordada nos EUA, notadamente a partir da chamada Escola de Chicago, distinguindo-a, portanto, de outros interacionismos, como o simmeliano ou o fenomenológico. Boudon (1981) considera Weber um interacionista, notadamente para o construir como um individualista metodológico. Discordo profunda e fundamentalmente de ambas as classificações, mas a discussão disso ultrapassaria os limites deste artigo.
- ² Esse rótulo costuma ser sintetizado por uma série de adjetivos, especialmente por “barbeiro”, mas também por “bandalha”, “navalha” e outros. Todos eles, entretanto, embora ainda presentes no cotidiano do Rio de Janeiro, parecem estar caindo em desuso entre as novas gerações de motoristas. Assim, a categoria aqui mobilizada é parte nativa, porque tem lugar efetivamente nos discursos dos atores, e parte analítica, já que sintetiza os significados de todos esses termos.
- ³ Evidentemente, isso não desmente o potencial da situação como unidade de análise: não é a duração o que importa e sim a principal informação sobre a ideia mesma de situação: ela representa algo discreto ocorrendo entre uma configuração discreta de elementos – e vale por seu caráter típico, que se repete em vários momentos no tempo. Assim, tanto a situação *momento crítico* descrita por Boltanski e Thévenot (1999), na qual alguém faz uma crítica e alguém a ela responde, algo que pode durar muito ou pouco, quanto a situação “notar algo”, o que ocorre numa fração de segundo, são válidas. Isso inclusive permite pensar na ideia de *evento*, em que várias situações coordenadas se associam, descrevendo um conjunto coerentemente situado. Isso, entretanto, é tema para outro texto.
- ⁴ Como expliquei em Werneck (2020), a pesquisa “consistiu em um ano [dessa] *observação etnográfica móvel*, observando-se *in loco* as interações entre vários tipos de elementos privilegiou, como disse, uma observação radicalmente compreensiva, isto é, um olhar concentrado nos valores mobilizados pelos atores para conferir sentido a seus passos. A essa abordagem, no entanto, é acrescentada uma outra, a da *sociologia pragmática*, que também tem sido uma marca de meu trabalho, enfatizando-se a descrição dos pareamentos entre metafísicas (gramáticas) e pragmáticas (mundos de ação). Mas embora a maior parte desses meus trabalhos tenha se centrado em uma *sociologia pragmática da crítica* (BOLTANSKI; THÉVENOT, 2020[1991]; BOLTANSKI, 2009), [estes sobre trânsito se concentram] especialmente em uma *praxiologia* dos comportamentos das unidades móveis no trânsito, pensando-se o mesmo como *sistema actancial* (LATOURE, 1997[1987]; BOLTANSKI, 1990), isto é, a análise se fundamentou na apreensão das gramáticas morais a partir das ações, restando a intervenção de críticas (BOLTANSKI; THÉVENOT, Id.) e *accounts* (SCOTT; LYMAN, 2008[1968]).”
- ⁵ Goffman (1971, p. 6) define a lei de trânsito como “um conjunto de regras cuja manutenção permita às unidades veiculares um uso independente de uma série de vias com o propósito de se mover de um ponto a outro. O acordado é que colisões e obstrução mútua são sistematicamente evitadas por meio de certas restrições ao movimento aceitas por cada um e autoimpostas. Quando objeto de adesão, um código de trânsito oferece um padrão de passagem segura”.
- ⁶ Para sínteses, ver Becker (2008[1963], p. 179-207), Ogien (1999), Best (2003) e Werneck (2014).
- ⁷ E de fato há uma relação do tratamento de Blumer com a *Verstehen* do sociólogo alemão (assim como com a de Simmel) – ver, sobre isso, Helle (2005).
- ⁸ O *self* é tratado neste texto apenas como unidade de individuação, não ingressando nos pormenores de seu estatuto e em suas subdivisões (eu, mim e *self*), o que alongaria por demais o debate.
- ⁹ Identidade essa que se tensiona com outra, a *identidade social efetiva (actual)*, aquela que se concretiza na prática. Na edição brasileira de *Stigma*, adota-se a tradução de “real” para *actual*. Essa oposição virtual x real não poderia ser mais distinta do tratamento do autor e não a adoto. De fato, como já mostrei (WERNECK, 2014), há vários problemas conceituais nas traduções brasileiras mais antigas de Goffman – como traduzir *self* como “eu” em *The Presentation of Self in Everyday Life*.
- ¹⁰ Como explicamos em Werneck e Talone (2019, p. 52), o conceito de actante foi introduzido “pelo linguista lituano radicado na França Algirdas Greimas (1976[1966]), proponente de um modelo

semiótico dedicado a analisar narrativas chamado narratologia. Segundo o próprio, o actante é aquele ou aquilo que pratica um ato. Trata-se de um ente dotado de capacidade determinadora do que ocorre em uma narrativa. E esse ente pode ser de qualquer natureza, uma pessoa, um animal, um objeto, uma ideia. Latour, juntamente com Michel Callon, utiliza-se de Greimas no modelo dos atores-rede, a fim de construir logicamente a ideia de simetria, ou seja, a inclusão de todos os entes contidos em uma situação em um mesmo plano analítico, não os diferenciando em termos de agência (o que permitiu analisar em um mesmo quadro os seres humanos e os não humanos em laboratório). Um sistema actancial é uma disposição de elementos que situa logicamente uma actancialidade, uma lógica de determinação de ação. Observação: na tradução brasileira do citado livro de Greimas, optou-se por traduzir actant como ‘atuante’. Mantivemos, no entanto, o formato ‘actante’, para explicitar sua peculiaridade conceitual”.

- ¹¹ De fato, a metáfora teatral de Goffman (1959) pode muito bem ser entendida como uma versão gramaticalizada da definição da situação de Thomas: ora, o “roteiro” de peça em que os *selves* se veem ao se apresentarem não é senão a situação-típica ou, caso se queira, uma versão socialmente (culturalmente, talvez) tornada típica da situação definida, mas o resultado é o mesmo: entendendo de que situação está diante, o ator “dança conforme a música”, isto é, age como normalmente se age na situação típica (ou, como prefere Goffman, desempenha o papel esperado no roteiro para aquela “peça”).
- ¹² Em sua fase mais clássica, entre a década de 1940 e o começo dos anos 1960, Pateta funciona como uma espécie de ator, ocupando em cada desenho um diferente papel, correspondendo a um tipo social moderno, ao mesmo tempo como se fosse também um personagem de um documentário sobre esse tipo, já que o filme sempre se estrutura em torno de apresentar as peculiaridades de sua atividade, como em uma palestra sobre o tema (pejada de humor físico, como é a marca do personagem, evidentemente). Eis, então, o Pateta como motorista, insone, fumante, no exercício de várias profissões e na prática de vários esportes. Um ponto digno de nota, entretanto, é o quão sociológico – com viés durkheimiano, diria – esse personagem se mostra: ele apresenta-se sempre como uma descrição do “homem médio” moderno (o termo é usada na introdução *Motor Mania*, inclusive), além de ser o próprio Pateta um elemento integrativo, já que todos os habitantes do universo do desenho são a ele fisicamente semelhantes, como a descrever uma humanidade formada por Patetas, uma *patetidade* moderna.
- ¹³ Digo a princípio porque há alguns traços adotados tipicamente para estigmatizar motoristas. O mais forte e presente deles, o de gênero (notadamente mobilizada por homens, claro): é a velha história do ditado “Mulher no volante, perigo constante”. Isso atrai duas decorrências de definição de *self*: por um lado, ao se enxergar uma mulher conduzindo um veículo, empreende-se uma condução de forma a evitá-la; por outro lado, aquilo que é mais típico, a especulação de que, diante de um atravancamento no qual não seja possível identificar o motorista causador, o apontamento de probabilidade de que este seja uma mulher (o típico “Só pode ser...”). Outro viés em atuação é o profissional, a ideia de que, por exemplo, motoristas de ônibus ou de aplicativos são necessariamente maus motoristas.
- ¹⁴ Evidentemente, nem toda comunicação no tráfego diz “Você não sabe dirigir”. Mas as admoestações observadas na pesquisa o eram majoritariamente.
- ¹⁵ Um bom exemplo dessa disparidade entre os dois regramentos é o chamado “corredor”, espaço entre as diferentes faixas de uma via e percebido de forma nativa como dedicado ao tráfego de motocicletas. Ora, do ponto de vista legal, o corredor é um não lugar – ver o Código de Trânsito Brasileiro, lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, disponível (on-line) em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm: não é permitido aos motociclistas – ou a qualquer veículo – circularem ali (devendo eles ocupar o espaço na fila de automóveis, exatamente como um). Entretanto, a observação do cotidiano das ruas de qualquer grande cidade brasileira mostra como esse espaço é justamente a justificativa do uso das motocicletas: é porque elas podem ocupa-lo “exclusivamente” (exclusividade proporcionada por suas dimensões e sua agilidade) que faz sentido usar uma moto, a fim de se andar mais rápido do que os automóveis, evitando congestionamentos. Uma desculpa operativa para esse procedimento vem da peculiaridade de direção da moto: não é seguro pará-la no meio do trânsito, uma vez que isso envolveria colocar o pé no chão e a perda de estabilidade. Assim, observa-se cotidianamente filas de motocicletas trafegarem pelo corredor, buzinando para “abrir caminho”, enquanto os carros permanecem parados em um engarrafamento. O corredor, então, é um dispositivo efetivo de funcionamento do trânsito e sua mobilização, plenamente reconhecida pelos atores integrantes desse mundo.
- ¹⁶ A lei de trânsito pode ser eventualmente mobilizada como motivo de crítica, para provar também que o outro motorista não sabe dirigir. Essa utilização, entretanto, é pontual e estratégica: ela é mobilizada quando conveniente e não como um princípio básico. De fato, em uma entrevista com um motorista profissional, ouvi que esse uso do código de trânsito para criticar outro motorista, para ele, é algo “cínico”.