

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO

MARA FERREIRA ROVIDA

Jornalismo em trânsito – o **diálogo social** *solidário* no espaço urbano

São Paulo

2014

MARA FERREIRA ROVIDA

Jornalismo em trânsito – o **diálogo social *solidário*** no espaço urbano

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências da Comunicação da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (PPGCOM da ECA-USP) como requisito parcial para a obtenção do título de doutora em ciências da comunicação, sob a orientação da professora dra. Cremilda Celeste de Araújo Medina.

São Paulo

2014

**Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.**

**Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo  
Dados fornecidos pelo(a) autor(a)**

Rovida, Mara Ferreira

Jornalismo em trânsito : o diálogo social solidário no espaço urbano / Mara Ferreira Rovida. -- São Paulo: M. F. Rovida, 2014.  
202 p.

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Ciências da Comunicação - Escola de Comunicações e Artes / Universidade de São Paulo.  
Orientador: Cremilda Celeste de Araújo Medina  
Bibliografia

1. Jornalismo 2. Solidariedade orgânica 3. Etnografia 4. Narrativa urbana 5. Dialogia social I. Medina, Cremilda Celeste de Araújo II. Título.

CDD 21.ed. - 070

**ROVIDA, M. F. Jornalismo em trânsito – o diálogo social *solidário* no espaço urbano.** Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências da Comunicação da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (PPGCOM da ECA-USP) como requisito parcial para a obtenção do título de doutora em ciências da comunicação – Área de concentração: Teoria e Pesquisa em Comunicação.

Aprovada em:

Banca examinadora

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a quem, cuja partida quase me fez desistir, mas cuja lição de vida me fez persistir. A meu irmão, André.

## AGRADECIMENTOS

Nesse momento da jornada acadêmica, que ainda está longe de seu fim – desconfio até que ele nem mesmo exista –, me detenho para um breve balanço.

Num misto de alegria e conforto, percebo inúmeras almas participando solidariamente dessa caminhada. A começar pelos mais próximos que sofrem nossas dores, alegram-se com cada pequena conquista e, certamente, atuam como incentivadores. Meu pai, Alairto, e minha mãe, Zuleica, meus eternos aliados.

Nos enredos mais comuns, sempre aparece um mentor. Me considero afortunada, pois na minha jornada contabilizo ‘alguns’ mentores intelectuais.

A dinâmica de orientação com Cremilda Medina é certamente marcada pelo aprendizado acadêmico, mas também é recheada de lições num sentido mais mundano, de postura de vida e de afetos. Lembrarei com carinho de nossas conversas coletivas e do privilégio de desfrutar de tantas e tantas palestras proferidas ali no conforto do sofá de sua sala; ela que, para nós pesquisadores dos fazeres jornalísticos, é referência basilar.

Minha boa fortuna começou logo nos primeiros passos pelo mundo das pesquisas científicas. No mestrado, fui agraciada com um encontro que trouxe para essa história uma mentora especial. Dulcilia Buitoni esteve sempre presente ao longo desses anos. Aparecia – e espero que continue aparecendo – em momentos cruciais, mesmo depois de terminada nossa relação oficial de orientação, sempre com um bom conselho, uma boa palavra a dizer.

Nos corredores universitários, esbarrei em mais um mestre que se tornou um pilar, um norte, um grande interlocutor. Seu espírito crítico nunca foi impeditivo para o diálogo. Sua postura de abertura me permitiu crescer intelectualmente pelo constante confronto de ideias. Claudio Novaes é um esteio, um exemplo e um eterno incentivador.

Não posso deixar de mencionar a pesquisadora que se tornou fonte de inspiração, por sua capacidade de produção científica, sua seriedade e, claro, a pertinência de seus estudos para nossa área da comunicação. Fui muito feliz por encontrar a mestre Roseli Figaro logo no primeiro ano do curso de doutorado.

Aos amigos, novos e antigos, um agradecimento especial pela paciência, pelo aconchego e por simplesmente não desistirem de mim nos momentos de silêncio prolongado, nem naqueles em que me tornei enfadonha ao falar insistentemente da minha pesquisa.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), agradeço pelo apoio reiterado a meu trabalho acadêmico o que garantiu dedicação exclusiva para o desenvolvimento desta pesquisa.

## RESUMO

A intensificação das especializações profissionais tem marcado as relações sociais na contemporaneidade. Ao mesmo tempo que os indivíduos se detêm em atividades cada vez mais específicas, há um aumento da interdependência entre os grupos especializados. Tal situação evidencia a necessidade de espaços de diálogo e de mecanismos eficientes de comunicação. Nesse sentido, coloca-se em debate o papel do jornalismo e do próprio jornalista como agente de mediação social. Discute-se como as diversidades podem ser mantidas em diálogo neste cenário contemporâneo e de que forma a comunicação jornalística interfere nesse processo. A hipótese aqui trabalhada indica ter o jornalismo uma relação com aspectos que vão ao encontro do que o sociólogo francês Émile Durkheim chamava de *solidariedade orgânica*. De acordo com o autor, a sociedade ocidental capitalista é marcada por processos de divisão social que têm ligação com sua forma de produção, sendo a base deste processo a divisão do trabalho. Mas, de alguma forma, os grupos e indivíduos permanecem em convivência, apesar de suas diferenças cada vez mais acentuadas. Assim, observa-se que as especializações profissionais se intensificam e, na mesma proporção, a interdependência entre os coletivos se amplia. Permeando esse debate, tem-se a expectativa de compreender o que manteria os grupos correlacionados (em diálogo), em uma sociedade que parece impor uma crescente necessidade de especialização profissional, o que torna as diferenças ainda mais marcantes. Durkheim sugere que isto seja possibilitado pela *solidariedade orgânica*, forma pela qual os indivíduos se identificam com seus grupos sociais e passam a se reconhecer por aquilo que os assemelha entre si e, ao mesmo tempo, os diferencia dos demais indivíduos da sociedade. Essa base de reconhecimento ‘acontece’ no âmbito do grupo social, mas também entre os diferentes grupos. A *solidariedade orgânica* só se estabelece, então, em sua plenitude quando o indivíduo além de se sentir vinculado a seu grupo social, também se reconhece como partícipe de algo ainda maior, a própria sociedade. A hipótese é a de que a comunicação jornalística poderia ser considerada um espaço de diálogo social onde a *solidariedade orgânica* é evidenciada e, em alguma medida, é ampliada pelo jornalista, autor dessa mediação. Para testar tal hipótese, uma pesquisa empírica, nos moldes da etnografia urbana, foi realizada tendo como cenário de observação as relações sociais mediadas pelo jornalismo no espaço do trânsito da Região Metropolitana de São Paulo. A ênfase foi dada à cobertura do trânsito, elaborada pela equipe de repórteres de rua da Rádio SulAmérica Trânsito (FM 92.1), e seus impactos nas relações entre os ouvintes da emissora e um ator social identificado como representante de um grupo profissional específico, o caminhoneiro.

**Palavras-chave:** jornalismo; reportagem de trânsito; narrativa urbana; dialogia social; mediação; solidariedade orgânica; Durkheim; etnografia urbana.

## ABSTRACT

Professional specialization has been intensified and it interferes in contemporary social relations. On one side the individuals become experts in some particular activities while on the other the interdependence of those skilled groups expands. This fact demonstrates the necessity of dialogue spaces and effective communication mechanisms. That is the reason to discuss the journalism and the journalists role as a space and as an agent of social mediation. In this research, we argue about how the dialogue can be preserved besides the typical diversity of society and how journalistic communication interferes in this process. Our hypothesis indicates an approach of journalism to the durkheimian concept of organic solidarity. According to Durkheim the occidental capitalism society is characterized for the process of social division of labor but somehow groups and individuals remain in relation. We try to comprehend how social dialogue can be preserved in this scenario. Durkheim suggests that the key is the organic solidarity – in this social phenomenon people recognize themselves by the similitudes they share with their own groups in addition those characteristics work as remarkable differences observed in comparison of other groups. The organic solidarity reaches its completeness when individuals feel part of their particular groups but also recognize themselves as part of the society. Our hypothesis considers journalistic communication as a dialogue social space where organic solidarity is showed and somehow is amplified by journalistic mediation. To test this hypothesis an empirical research based on urban ethnography method was developed. The focus of observation is the interactions mediated by journalism in the traffic space of Região Metropolitana de São Paulo (Center of São Paulo's State). We emphasize the journalistic narratives about traffic, produced by Rádio SulAmérica Trânsito reporters and their impacts in public interaction with the truck driver who besides being a professional group are also a specific social agent.

**Key-words:** journalism; traffic news; urban narrative; *dialogia social*; mediation; organic solidarity; Durkheim; urban ethnography.

## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	11
ESPAÇO I: onde a pesquisa se projeta	
1. O lugar do encantamento.....	15
2. Descrição densa: pensar <i>com</i> megaconceitos.....	21
3. Jornalismo: espaço de <b>diálogo social solidário</b> ?.....	28
3.1 Reportagem, a alma do jornalismo.....	35
4. Uma proposta de releitura da sociologia durkheimiana.....	39
4.1 Crise de valores: anomia social.....	51
4.2 Grupo profissional e solidariedade social.....	57
5. A pesquisa empírica e os megaconceitos.....	65
ESPAÇO II: onde a pesquisa toma lugar	
6. Longitudes e latitudes.....	69
7. Uma sociedade relacional.....	79
7.1 Relacional e conflituosa.....	89
8. A cidade em trânsito.....	96
8.1 Mobilidade, encontros e desencontros na urbes.....	101
9. O asfalto como palco.....	110
ESPAÇO III: onde a pesquisa se aprofunda	
10. Imersos no trânsito.....	115
10.1 Jornalismo em trânsito.....	120
11. Forças econômico-sociais: primeiro feixe.....	125
11.1 A estrutura da emissora.....	128
12. A cultura profissional: segundo feixe.....	133
12.1 Violência no trânsito.....	137
13. O repórter e a rua: terceiro feixe.....	142
13.1 Mediação em trânsito.....	151
14. O <b>diálogo social solidário</b> .....	155

## ESPAÇO IV: onde a pesquisa permite o encontro

15. O lugar das descobertas.....	161
15.1 Um país sobre rodas.....	168
16. O motorista não é o caminhão.....	173
17. O trânsito a partir da boleia.....	180
17.1 Violência urbana e estradeira.....	185
17.2 Diferenças, divergências e desunião.....	188
18. Perspectivas em diálogo.....	191
 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES.....	 193
 REFERÊNCIAS.....	 200

## APRESENTAÇÃO

A cobertura do trânsito de regiões urbanas adensadas é uma pauta constante entre os veículos de comunicação jornalística contemporâneos. Entre as mídias em que informações sobre o ir e vir pelas cidades mais tem espaço, destaca-se o rádio. A reportagem radiofônica sobre o trânsito é recorrente e parece reforçar uma perspectiva de jornalismo como prestação de serviço informativo.

Em geral, essa cobertura é feita a distância, por meio de aparatos tecnológicos que permitem uma leitura ‘instantânea’ das condições de tráfego no espaço urbano, bem como um acompanhamento em ‘tempo real’ do funcionamento do transporte coletivo. Mas, apesar de todas essas ferramentas tecnológicas, ainda há espaço para a cobertura *in loco*. O jornalista, em carne e osso, mergulha no espaço urbano, vivencia o cotidiano de ruas e avenidas da cidade e se torna um personagem do cenário por ele narrado; repórter-motorista que dirige seu próprio carro enquanto lê a cidade. Esse é o personagem central desta tese, o jornalista em trânsito.

A partir da experiência de um grupo de repórteres que atua nessa cobertura em uma emissora de rádio especializada no tema – a Rádio SulAmérica Trânsito (RST) –, um universo complexo e cheio de possibilidades é revelado. Além da fala ligeira, da prestação pontual de serviço informativo, o jornalista em trânsito se mostra um mediador das diversidades em disputa num cenário conflituoso onde as divergências chegam às vias de fato. O número de acidentes graves, o que inclui muitas mortes, expõe uma faceta de terror que preocupa as autoridades e amedronta a população. Seria possível ter uma convivência melhor no espaço urbano? Por que as pessoas agem de forma tão agressiva no trânsito? E o que o jornalista tem a ver com toda essa discussão?

A tese está dividida em quatro partes. A primeira delas é dedicada à proposta de pensar o jornalismo como um espaço de encontro das diversidades, um espaço dialógico e *solidário*. A ideia da pesquisa de campo surge do acompanhamento, quase casual, de uma cena corriqueira observada entre as narrativas produzidas pela RST. Desse episódio, cuja repercussão entre os ouvintes da rádio teve grande dimensão, levantam-se questões sobre o papel do jornalista no espaço urbano, isto é, sua interferência nas interações sociais observadas na sociedade contemporânea. Para encaminhar esses questionamentos, foram recuperadas duas perspectivas teóricas, uma comunicacional e outra sociológica. A primeira delas, a dialogia jornalística (MEDINA), propõe pensar o jornalismo como espaço de diálogo

social onde os representantes da diversidade típica da sociedade interagem dialogicamente, mediados pelo comunicador. Mas, o jornalismo dialógico ainda é considerado como um potencial a ser explorado e, portanto, não pode ser abordado como parte do padrão do fazer jornalístico contemporâneo. Assim, o jornalismo como espaço de diálogo social e o jornalista como mediador das diversidades não são processo, nem postura observados na produção majoritária dos veículos de comunicação. Mesmo assim, esse formato de jornalismo se apresenta recorrentemente, o que indica ser a mediação dialógica mais do que mera exceção.

A segunda perspectiva a estruturar a tese vem da sociologia do teórico francês Émile Durkheim. A *solidariedade orgânica*, assim como a dialogia jornalística, não faz parte do padrão majoritário das interações sociais, mas é o tipo de solidariedade social típica das sociedades capitalistas e pode ser observada com certa frequência. O conflito e as disputas originados pela diversidade social contemporânea formam, certamente, o tônus mais comum das interações sociais. Mas, a empatia também acontece, assim como as aproximações amistosas e a solidariedade entre os sujeitos sociais das mais diversas origens.

A aproximação dessas duas perspectivas teóricas é o primeiro passo de uma estratégia elaborada com o objetivo de compreender a representatividade da narrativa, inspiradora da tese, envolvendo um motorista de caminhão na Marginal do rio Tietê – importante via da capital paulista. O episódio, veiculado pela RST, apresenta pistas sobre uma realidade quase imperceptível, que se perde em meio ao volume crescente de falas repetitivas e abrangentes sobre as condições do trânsito nas cidades. Para compreender os nuances que se apresentam na narrativa do jornalista e na repercussão que a história teve entre os ouvintes da emissora, foi preciso conhecer com alguma profundidade as bases da organização social onde a cena narrada pelo repórter teve lugar. Que sociedade é essa; que espaço urbano é esse? Responder a essa dupla pergunta é o plano traçado na segunda parte da tese. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) foi visitada, discutida, apresentada em números e exposta como uma mancha urbana, com densidade demográfica peculiar e uma geografia (num sentido amplo) desafiadora. Esse é o palco da cobertura do trânsito elaborada pela RST e da pesquisa de campo desta tese.

Esse cenário, em grande medida, caótico também força o encontro entre as pessoas que moram, trabalham, estudam, enfim, vivem nessa região. O encontro forçado, muitas vezes, vira conflito. Mas, há momentos em que as relações sociais se baseiam em empatia e até cumplicidade. Esse segundo formato de interação foi perseguido nesta pesquisa, pois é nessas ocorrências que encontram-se respostas – se não definitivas, ao menos complexas o suficiente – para compreender de que forma o mediador social, o jornalista, participa

dialógica e solidariamente dessa dinâmica. Com esse objetivo em mente, a primeira etapa da pesquisa de campo foi desenvolvida. Os resultados da imersão no mundo do trabalho dos repórteres que cobrem o trânsito *in loco* pela RST são debatidos na terceira parte da tese.

A interferência da narrativa do repórter Ronaldo Rodrigues, exposta no episódio que serviu de inspiração para este trabalho, só pôde ser avaliada com mais segurança, a partir de uma segunda incursão a campo. Como avaliar se o jornalista havia ou não contemplado a perspectiva do personagem principal daquela história, sem antes observar de perto a experiência do grupo representado por esse protagonista? Esse plano foi colocado em prática na segunda etapa do trabalho de campo, apresentado na quarta parte do texto que segue.

Assim, o ponto de partida da presente pesquisa é uma narrativa que recria o episódio envolvendo o repórter Ronaldo Rodrigues e um caminhoneiro na Marginal do rio Tietê. As bases teóricas são a *dialogia jornalística* e a *solidariedade orgânica*. O cenário é o trânsito urbano da RMSP. O foco é o trabalho de reportagem de rua da RST. A metodologia de pesquisa se orienta pela etnografia e pelo próprio jornalismo – pelo *modus operandi* da reportagem jornalística. O ponto de chegada é um termo, aspirante a conceito, que parece denominar com alguma qualidade o fenômeno estudado a partir das interações observadas antes, durante e depois da veiculação da narrativa do repórter sobre o incidente com o caminhoneiro. Assim, a teia costurada nos tópicos das quatro partes da tese é o caminho trilhado para compreender um tipo de interação social, mediada pelo jornalista, aqui denominada como **diálogo social solidário**.

# **ESPAÇO I**

**Onde a pesquisa se projeta**

*De início, minha observação assumiu um aspecto abstrato e generalizante. Olhava os transeuntes em massa e os encarava sob o aspecto de suas relações gregárias. Logo, no entanto, desci aos pormenores e comecei a observar, com minucioso interesse, as inúmeras variedades de figura, traje, ar, porte, semblante e expressão fisionômica.*

*Edgar Allan Poe<sup>1</sup>*

## 1. O lugar do encantamento<sup>2</sup>

As ideias para elaborar uma pesquisa acadêmica surgem de formas variadas. Algumas vezes, a inspiração vem da experiência do pesquisador, outras de um incômodo com alguma situação e há também a possibilidade de uma cena despertar uma curiosidade inusitada, uma vontade de compreender mais a fundo o que se passa (ou passou), isto é, são momentos de encantamento. Foi um desses momentos que me capturou pelos ouvidos e me impulsionou para este mergulho num cenário específico, numa realidade que, embora conhecida, tem nuances que se escondem do observador comum.

O espaço do trânsito é frequentado por todos que moram, trabalham e estudam nas cidades. Dispensa-se uma parte, às vezes grande, do dia nos trajetos entre a casa, o trabalho e a escola. Esse talvez seja um lugar em que necessariamente as pessoas se esbarram, se tocam e se percebem. Mas, isso nem sempre acaba de forma amistosa e o encontro forçado vira, muitas vezes, conflito. Acredito que por esse motivo, a cena descrita a seguir, chamou tanto a atenção; ela se contrapõe a uma lógica conflituosa que parece muito recorrente nesse espaço urbano.

Quem mora na Grande São Paulo entende bem o quanto o trânsito se alinha a uma ideia de espaço de conflito. As distâncias a serem percorridas são relativamente longas e o esgotamento da estrutura viária se mostra em recordes de congestionamento constantes. Os problemas no sistema de transporte coletivo também contribuem negativamente e cada vez

---

<sup>1</sup> POE, Edgar Alan. "O homem na multidão". In: POE, Edgar Alan. **Histórias extraordinárias**. Companhia de bolso, São Paulo: 2012, p. 258-267. Citação retirada da página 259.

<sup>2</sup> Tomou-se a liberdade de usar, neste primeiro tópico da tese, a primeira pessoa do singular para mostrar como se deu a inspiração para o trabalho de campo desenvolvido nesta pesquisa.

mais percebe-se um aumento do número de veículos circulando pelas cidades no entorno da capital paulista.

Eu fui usuária contumaz do transporte coletivo por muito tempo. Mas, nos últimos anos a dificuldade em ir e vir de ônibus e metrô, entre Guarulhos e São Paulo, tomou proporções indigestas. Dispender mais de seis horas por dia para ir e voltar do centro de Guarulhos a Universidade de São Paulo (USP) é impossível de sustentar por muito tempo. Como se costuma dizer, a primeira providência que qualquer jovem paulista toma ao conseguir um salário melhor é comprar um carro. Muitas vezes, a compra é realizada com base nas linhas de crédito cuja oferta se intensificou nos últimos anos. Seja como for, as pessoas estão comprando carros e motos para se deslocar por essa área urbana de forma mais rápida, confortável e, em algumas situações, mais barata.

Sou certamente uma dessas pessoas e passei a fazer o trajeto entre minha casa e a USP de carro. Foi justamente nesse percurso que me deparei com uma cena inusitada apresentada pela Rádio SulAmérica Trânsito (FM 92,1). Essa emissora se apresenta como uma rádio jornalística cujo diferencial é prestar serviço informativo sobre o trânsito da Grande São Paulo, durante todo o dia. Na programação, tem-se notícias sobre as principais regiões da capital e também sobre as condições das estradas que cortam o Estado de São Paulo. Como moradora de Guarulhos, sempre preciso saber como está o trânsito da Rodovia Presidente Dutra, afinal essa estrada se tornou uma grande avenida que liga nossa cidade à capital.

Sigo em direção à São Paulo pela Dutra e acesso a Marginal do rio Tietê num trecho próximo à Vila Maria, bairro da região norte da capital. Uma pequena nota sobre essa via, tão importante, se faz necessária. A Marginal do rio Tietê é uma espécie de porta de São Paulo, entramos e saímos por ela, e tudo parece confluir para a beira do rio fétido e marrom que já faz parte da paisagem. Se nos perdemos na imensidão paulistana, é fácil encontrar o caminho de volta, basta descobrir como chegar nela, na ‘marginal’, para os mais íntimos. O sentimento de alívio é imediato, *pronto, agora sei onde estou*. Mas, a relação com essa via expressa que liga as zonas leste e oeste, passando por parte da região norte de São Paulo, não é feita apenas de bons sentimentos. Basta um acidente, um bloqueio de pista ou qualquer impedimento da circulação para que tudo se transforme em caos.

Ouvi comentários de que muitas tragédias acontecem todos os dias nos seus quase 25 quilômetros de extensão. Parece que tem suicídio na pista expressa (a pessoa se lança ao rio

com carro e tudo), tem motociclista que morre depois de sofrer uma queda<sup>3</sup>, tem caminhoneiro emboscado por bandido que morre baleado, tem gente que se arrisca a atravessar suas faixas e acaba atropelado. O show de horrores que dizem fazer parte da Marginal do rio Tietê não diminui o volume de pessoas que por ela se lançam algumas vezes por semana.

Como disse, esse é meu caminho habitual e, portanto, uso o corredor ‘Dutra-Marginal Tietê’ com certa regularidade. Na manhã de 23 de agosto de 2011, eu fazia esse trajeto quando me deparei com uma história surpreendente.

Saio de Guarulhos pelo centro da cidade, acesso a rodovia Presidente Dutra ou só Dutra mesmo, como costumamos falar. Sigo até a região da Vila Maria, já na capital, onde entro na Marginal do rio Tietê. Quando chego à entrada da ponte que dá acesso à pista central da marginal, ouço no rádio a terceira mensagem de ouvinte parabenizando o Ronaldo Rodrigues. Já não me aguento mais de curiosidade para saber que diabos teria feito o Ronaldo. É difícil imaginar que em pouco mais de uma hora de plantão, o repórter que cobre a marginal já tinha feito algo tão espetacular. Seu expediente de trabalho começa às 6 horas e, quando, finalmente, ouço a razão dos elogios, o relógio marca pouco mais de 8 horas.

A âncora da manhã, Ana Paula Rodrigues – eles não são parentes, apenas trabalham juntos e compartilham um sobrenome bastante comum no Brasil – recebeu uma mensagem de ouvinte, perguntando justamente o motivo de tantos comentários elogiosos. Ao responder a pergunta, Ana Paula conta que o Ronaldo pegou um acidente na marginal logo cedo no começo de seu plantão. Ele é o repórter de rua responsável pela Marginal do rio Tietê e adjacências. Sua função é passar as seis horas de seu turno de trabalho indo e vindo pela via expressa e pelas chamadas rotas alternativas no entorno. Mais cedo, um incidente, por assim dizer, originou uma confusão em uma das transposições da pista central para a local. Um caminhão estava parado ali bloqueando a passagem.

O repórter vai até o lugar e percebe a presença de agentes da Central de Engenharia de Tráfego (CET), policiais militares e alguns curiosos em volta. Ele estaciona seu carro e vai ver o que se passa. Um policial é quem narra o ‘acontecido’. O caminhoneiro vinha de longe e ficou cansado um pouco antes de chegar à capital, por isso resolveu encostar num ponto de apoio da estrada – esses espaços que são usados pelos motoristas para estacionar, dormir um pouco, enfim. No meio da madrugada, o caminhoneiro foi acordado por bandidos armados.

---

<sup>3</sup> Segundo matéria do Jornal O Estado de São Paulo, edição de segunda-feira, 6 de maio de 2013, 23 motociclistas morreram na Marginal do rio Tietê em 2012; esta foi a via com maior número de mortes em acidentes envolvendo motociclistas durante o ano.

Eles roubaram seus pertences pessoais, dinheiro, relógio, celular e levaram o tacógrafo do caminhão. Mas, não mexeram na carga e nem se interessaram pelo veículo.

Depois do susto, o motorista resolveu seguir viagem. Não havia condições de continuar ali e muito menos de voltar a dormir. Foi em frente e na tal transposição de pista cometeu um pequeno erro de cálculo que quase causou um acidente. Nessas passagens de uma pista para outra, a faixa de acesso – geralmente é apenas uma – é ladeada por um *guard rail* metálico erguido sobre um estreito canteiro onde normalmente não há asfalto. Em tais pontos, há um desnível entre a pista de rolagem e o espaço onde está fincado o *guard rail* e é justamente por conta dessa diferença de altura do piso que tudo aconteceu. Ao acessar a transposição de pista, o motorista passou rente ao cercado metálico e as rodas do caminhão acabaram entrando no desnível o que fez uma das laterais do cargueiro ficar ligeiramente caída para o lado. Com isso, a carga se moveu e por pouco não tombou o caminhão.

Ao perceber o movimento, o motorista parou. Ele viu que tudo estava pendendo para o lado. Se seguisse, certamente causaria um acidente. O material transportado poderia cair sobre outro veículo qualquer e também havia o risco do próprio caminhão tombar com o peso. Por isso, ele decidiu ficar ali até o auxílio chegar.

Ronaldo percebe que os agentes de trânsito tentam encontrar uma forma de arrumar a mercadoria no lugar e descobre que eles o fazem para poupar o motorista de mais um transtorno. A carga não está segurada e, se o caminhoneiro a perder, terá de arcar com os prejuízos. Assim, em vez de simplesmente cortar as amarras que prendem o material transportado e deixar que tudo venha ao chão para, então, tirar o caminhão da pista e liberar a passagem, os agentes buscam outra solução.

De posse de todas as informações, Ronaldo entra no ar e conta a história. Informa onde aconteceu o acidente e finaliza com uma frase que parece ‘tocar’ os ouvintes. *Eu vou ficar com a versão do policial porque daqui, de onde estou, posso perceber que o caminhoneiro está muito abalado.*

O acidente causaria transtorno até que a passagem fosse liberada, mas ninguém parecia se importar muito com isso. Os ouvintes ligavam incessantemente para dar parabéns ao repórter por sua humanidade, por sua solidariedade e, principalmente, por seu respeito com o motorista que já havia passado por ‘maus bocados’.

Com essa história, o repórter transformou a cobertura rápida e ligeira da rádio que ‘fala’ do trânsito em um momento de compreensão, um momento de respeito entre personagens da cidade que normalmente disputam espaço no asfalto paulistano. Sua narrativa também acaba por dar visibilidade, numa perspectiva solidária, a certas relações sociais que, normalmente, são percebidas como antagônicas. Os agentes da CET, ou marronzinhos como

são conhecidos, são vinculados à imagem negativa de algozes dos motoristas que circulam pela região. Eles aplicam multas, fazem bloqueios nas vias – o que pode implicar na necessidade de grandes desvios nos caminhos feitos pelas pessoas – e parecem nunca resolver os problemas de quem precisa deles. As reclamações sobre a atuação desses profissionais abundam na Rádio SulAmérica Trânsito, bem como em outros espaços de comunicação jornalística em que a questão do trânsito urbano é tratada. Na narrativa do Ronaldo Rodrigues, esses agentes de trânsito – não sabemos nada sobre eles, apenas os reconhecemos como representantes do grupo profissional ‘agentes da CET’ – fazem parte de um contexto amistoso, de solidariedade e de respeito entre eles, o caminhoneiro, os policiais militares e o próprio repórter.

A presença da polícia militar, como reforço para o bloqueio de pista, também aparece na narrativa do jornalista como um exemplo de participação *solidária*, pautada pela questão do papel social (ou profissional). Eles estão ali para dar apoio aos agentes da CET que, por sua vez, estão se esforçando por dar um encaminhamento para a situação de forma a não prejudicar o caminhoneiro. Aliás, este que é o personagem principal da narrativa do Ronaldo Rodrigues, normalmente é visto em seu antagonismo em relação aos demais personagens do trânsito urbano. Mas, nessa cena ele é alvo da solidariedade dos agentes de trânsito, dos policiais e, como consequência da atuação do repórter, dos ouvintes da rádio.

É pertinente evidenciar o aspecto, que se destaca, das identidades sociais dos personagens na cena. Todas as pessoas envolvidas na narrativa são conhecidas pelo público ouvinte a partir da perspectiva de seu papel profissional, da sua atuação de trabalho. Assim, na narrativa identifica-se cada pessoa pela marca identitária originada por sua profissão. Além disso, toda a relação amistosa e solidária revelada pelo repórter se estabelece com base na intermediação da atividade de trabalho de cada um dos personagens. O caminhoneiro se envolveu no incidente ao executar uma tarefa de trabalho; os agentes da CET estavam ali como organizadores do trânsito; os policiais como agentes de segurança pública; o repórter como jornalista responsável por narrar as situações relativas ao trânsito.

Assim, o episódio parece evidenciar a possibilidade da solidariedade social, originada pela faceta identitária relativa à profissão dos indivíduos, como aspecto norteador das relações sociais<sup>4</sup>. O que, de certa maneira, ganha dimensões ainda maiores quando sua visibilidade é intensificada pela atuação do jornalista.

---

<sup>4</sup> Os profissionais envolvidos no episódio poderiam, no exercício de suas funções de trabalho, ter se colocado diante da situação de outras maneiras que não estivessem pautadas pelo respeito mútuo e pela solidariedade. Os agentes da CET poderiam ter cortado as amarras da carga, jogando a mercadoria no canteiro, para tirar o veículo

Por todos esses aspectos que saltam aos olhos, o episódio me encantou e me suscitou dúvidas sobre os limites reais da comunicação jornalística como um espaço social que pode ou não servir de encontro amistoso e *solidário*. Além disso, pensar o jornalista como um agente que tem, em potencial, a capacidade de colocar representantes da diversidade social em diálogo, por meio de suas narrativas, é também um aspecto que se apresenta neste trabalho. Compreender a representatividade deste episódio e o que se pode apreender a partir dele num estudo epistemológico sobre o jornalismo e o jornalista é, então, o objetivo que se constrói a partir do encantamento gerado pela situação narrada.

---

da pista com segurança e, assim, liberar a passagem – isso causaria um transtorno maior para o caminhoneiro. Os policiais poderiam ter se referido à situação, quando falaram com o repórter, de uma maneira desrespeitosa ou crítica em relação à postura dos marronzinhos – o que poderia interferir na posição do jornalista. O Ronaldo Rodrigues poderia ter falado apenas do bloqueio, mostrando qual seria o prejuízo para o trânsito, sem contextualizar tudo que tinha contribuído para aquele desfecho – o que certamente teria uma repercussão negativa entre os ouvintes que veriam no episódio mais um exemplo de como os caminhões atrapalham o trânsito da cidade. Ver mais detalhes de como o caminhoneiro é “visto” no espaço urbano do trânsito em ROVIDA, Mara F. “O trânsito em pauta: o debate público, político e jornalístico sobre o problema da mobilidade.” In **Revista Parágrafo** (FIAM). São Paulo: 2013. V. 1, p. 105-115.

## 2. Descrição densa: pensar *com* megaconceitos

Antes de expor o arcabouço teórico acionado para lidar com a situação anteriormente apresentada, é preciso traçar um plano de trabalho. *Como* desenvolver uma análise para dar conta do ‘encantamento’ (ou incômodo) gerado pela cena? *Como* lidar com os nuances revelados e reveladores de uma série de detalhes que fazem parte das relações sociais cotidianas, mas que, em geral, não se destacam, não aparecem?

Parece impossível evitar a pesquisa de campo nos moldes da etnografia, que guarda semelhanças com o trabalho de reportagem jornalística. Isto implica em ir ao mundo, ouvir as pessoas e, principalmente, observar o que acontece para compreender aquilo que se passa; o que nos leva à chamada observação participante. O termo tem gerado algum desconforto e seu uso carece de algumas ponderações, embora, a metodologia a que se refira seja apropriada ao que se delineou como objetivos do presente trabalho.

Surgida como metodologia de pesquisa de campo de etnógrafos e antropólogos, a observação participante se consolidou como procedimento eficiente para alcançar informações mais detalhadas sobre os fenômenos sociais. Como indica Antônio Joaquim Severino (2008), em seu manual de metodologia científica, na pesquisa participante, “o pesquisador coloca-se numa postura de identificação com os pesquisados. Passa a interagir com eles em todas as situações acompanhando todas as ações praticadas pelos sujeitos” (SEVERINO, 2008:120). Num primeiro momento, tal ferramenta de trabalho era comumente aplicada em situações relativas a sociedades ditas primitivas ou exóticas e, por isso, havia a necessidade de uma ‘aproximação’ do pesquisador com seu ‘objeto’ de pesquisa. Mas, no momento em que essas disciplinas das Ciências Sociais se voltam para a dinâmica da sociedade ocidental capitalista (com especial atenção para o espaço urbano), esta posição em relação aos fenômenos sociais é questionada. Neste cenário naturalmente próximo ao pesquisador, a dúvida passa a ser como manter distância do objeto pesquisado e, portanto, a ‘neutralidade’ e a ‘isenção’ necessárias para uma análise ‘aceitável’.

O desconforto em eleger e anunciar a observação participante como metodologia de trabalho se faz visível entre alguns pesquisadores contemporâneos. Na apresentação do livro “Saídas de emergência” (2011), baseado numa série de pesquisas sobre a cidade de São Paulo, Michel Pialoux cita a metodologia usada pelo grupo responsável pelo trabalho como observação “participante”. Ele coloca entre aspas dupla a palavra participante e indica, dessa forma, um certo desacordo com o termo e tudo aquilo que ele representa, isto é, a objetivação

dos fenômenos pesquisados e o distanciamento dito necessário à imparcialidade da análise. Tais questionamentos relativos à pesquisa antropológica também são recorrentes no processo de produção (apuração) do jornalismo.

As semelhanças entre aquilo que se espera do trabalho de campo de um antropólogo e de um jornalista foram notadas e anotadas por Raul Hernando Osorio Vargas, em sua dissertação de mestrado (1998). Vargas analisou a produção das reportagens literárias – o que, de certa maneira, diz respeito a toda e qualquer produção jornalística – e mostrou que a apuração ou coleta das informações implica em ir a campo, em observar a realidade e conversar com as pessoas que fazem parte das histórias narradas. Algo que se assemelha à proposta das pesquisas etnográficas e antropológicas.

Cidade, lugar privilegiado para a observação participante, aquela que nasceu com a sociologia nos anos finais do século 19 e começo do século 20, método de conhecimento de um mundo diferente, para navegar com empatia e assombro pelo modo de vida urbano e as tramas da sociedade atual, onde o perfil psicológico dos sujeitos é o tema do dia. Lugar de encontro das diversas memórias e oralidades da metrópole. A reportagem chega a uma outra sensibilidade, porque a cidade é a gente (VARGAS, 1998:107).

Com base no exposto e aproveitando-se da experiência da pesquisadora responsável por esta tese<sup>5</sup>, escolheu-se para a presente pesquisa a observação que se baseia em incursões a campo e entrevistas em profundidade<sup>6</sup> como metodologia de trabalho empírico. Um levantamento de material de arquivo também foi realizado, mas de forma paralela e complementar ao que se coloca como procedimento primordial para o desenvolvimento da pesquisa. Assim, objetivando evitar o desconforto causado pelo termo ‘observação participante’, as referências à metodologia aplicada nesta pesquisa serão feitas pelas expressões observação empírica ou observação de campo e trabalho de campo.

Apaziguada a questão nominal da metodologia, buscou-se na antropologia, disciplina pioneira nesse modelo de pesquisa, um norteamento para o plano de trabalho. O que se pode esperar dos dados levantados nesse tipo de pesquisa empírica? Como analisar tais informações, utilizando conceitos macrossociais? É possível fazer conexões entre aquilo que se passa num ambiente específico e aquilo que se coloca como padrão comportamental de uma dada sociedade num determinado momento de seu desenvolvimento? Para Clifford Geertz (2008) isso é possível, mas é preciso fazer algumas ressalvas quanto às relações entre

---

<sup>5</sup> Mara Ferreira Rovida é jornalista e atuou como repórter em alguns trabalhos durante e após a graduação. Mais detalhes do perfil profissional podem ser observados em currículo do sistema Lattes.

<sup>6</sup> As entrevistas foram orientadas com base no diálogo e na dialogia, conforme proposta de Cremilda Medina no livro “Entrevista, diálogo possível” (2008). Tratar-se-á deste aspecto da metodologia de forma mais detida a seguir.

os resultados obtidos em campo e aquilo que o autor chamou de megaconceitos das ciências sociais.

Geertz lança mão da ideia de “descrição densa” para desenvolver uma postura de análise antropológica que se sustenta numa lógica interpretativa das cenas observadas pelo cientista social. Assim, a antropologia é, nessa perspectiva, pensada como uma ciência interpretativa (GEERTZ, 2008:4). Essencialmente, o antropólogo busca na observação empírica, na etnografia, os dados com os quais irá trabalhar, e é a partir dessa incursão à campo que a cultura será, então, interpretada.

(...) a etnografia é uma descrição densa. Fazer a etnografia é como tentar ler (no sentido de "construir uma leitura de") um manuscrito estranho, desbotado, cheio de elipses, incoerências, emendas suspeitas e comentários tendenciosos, escrito não com os sinais convencionais do som, mas com exemplos transitórios de comportamento modelado (GEERTZ, 2008:7).

Essa postura em relação ao trabalho realizado pelo antropólogo apresenta a perspectiva de que os relatos, os diários e as anotações de toda ordem feitas pelo pesquisador estão impregnados de impressões e de nuances que ultrapassam a mera descrição de cenas. Não se trata de fazer um relato frio e descritivo de situações observadas em campo, mas de interpretar os significados dos gestos e comportamentos, elevando-os à condição de categoria cultural (GEERTZ, 2008:5). A base cultural que corresponde a esses significados deve ser levada em consideração para que a interpretação, ou a ‘descrição densa’, seja desenvolvida pelo etnógrafo. “Compreender a cultura de um povo expõe a sua normalidade sem reduzir sua particularidade. (...) Isso os torna acessíveis: colocá-los no quadro de suas próprias banalidades, dissolve sua opacidade” (GEERTZ, 2008:10).

Mesmo que o processo esteja baseado numa interpretação, seja das cenas e gestos observados, seja das bases culturais, o resultado apresentado pelo etnógrafo é um texto criado e fictício, embora factual. “Trata-se, portanto, de ficções; ficções no sentido de que são "algo construído", "algo modelado" – o sentido original de *fictio* – não que sejam falsas, não-fatuais ou apenas experimentos de pensamento” (GEERTZ, 2008:11). Por outro lado, existe coerência e regularidade nos padrões comportamentais observados pelo antropólogo – apesar de que o contraditório e as ‘mudanças’ seguem fazendo parte –, afinal, se não houvesse algum tipo de permanência, seria impossível observar a cultura como sistema (GEERTZ, 2008:13).

De forma um tanto poética, Geertz sentencia que o etnógrafo acaba por apreender os discursos e os gestos das pessoas que fazem parte das cenas acompanhadas e, então, ele os inscreve, ele os anota (GEERTZ, 2008:14). Nesse sentido, os textos apresentados por esses cientistas são inscrições de uma realidade apreendida e interpretada a partir de uma

constatação de primeira, segunda ou, até mesmo, de terceira ordem. “(...) os textos antropológicos são eles mesmos interpretações e, na verdade, de segunda e terceira mão. (Por definição, somente um "nativo" faz a interpretação em primeira mão: é a *sua* (grifo do autor) cultura.)” (GEERTZ, 2008:11).

A descrição etnográfica possui três características “ela é interpretativa; o que ela interpreta é o fluxo do discurso social e a interpretação envolvida consiste em tentar salvar o "dito" num tal discurso da sua possibilidade de extinguir-se e fixá-lo em formas pesquisáveis” (GEERTZ, 2008:15). No processo de elaboração dessa descrição, que se estabelece como resultado da observação em campo, aquilo que corresponde a uma situação extremamente específica pode ser vinculado aos megaconceitos das ciências sociais. Mas, isso não significa, necessariamente, buscar no particular a representação de leis gerais e universais.

É justamente com essa espécie de material produzido por um trabalho de campo quase obsessivo de peneiramento, a longo prazo, principalmente (embora não exclusivamente) qualitativo, altamente participante e realizado em contextos confinados, que os megaconceitos com os quais se aflige a ciência social contemporânea (...) podem adquirir toda a espécie de atualidade sensível que possibilita pensar não apenas realista e concretamente *sobre* eles, mas, o que é mais importante, criativa e imaginativamente *com* eles (grifo do autor) (GEERTZ, 2008:16-17).

Isso significa que os megaconceitos e as grandes teorias não precisam ser, de forma alguma, colocados em antagonismo com as análises micro-sociais; embora, tal ideia não implique, exatamente, na aplicação das regras gerais aos exemplos específicos. Esta é, em verdade, uma maneira de, *com* os megaconceitos, pensar criativamente sobre as situações analisadas. “Fatos pequenos podem relacionar-se a grandes temas, as piscadelas à epistemologia, ou incursões aos carneiros à revolução” (GEERTZ, 2008:17).

O autor alerta ainda para o fato de que as teorias que antecedem os estudos em desenvolvimento são levadas em consideração pelo etnógrafo e não há nada de errado nisso. Nenhum estudo é totalmente original, no sentido de ter sido criado ‘do nada’.

Os estudos constroem-se sobre outros estudos, não no sentido de que retomam onde outros deixaram, mas no sentido de que, melhor informados e melhor conceitualizados, eles mergulham mais profundamente nas mesmas coisas. **Cada análise cultural séria começa com um desvio inicial** (grifo nosso) e termina onde consegue chegar antes de exaurir seu impulso intelectual. Fatos anteriormente descobertos são mobilizados, conceitos anteriormente desenvolvidos são usados, hipóteses formuladas anteriormente são testadas, entretanto o movimento não parte de teoremas já comprovados para outros recém-provados, ele parte de tateio desajeitado pela compreensão mais elementar para uma alegação comprovada de que alguém a alcançou e a superou (GEERTZ, 2008:18).

As noções teóricas são, assim, retomadas, testadas e reelaboradas. Dessa forma, Geertz acredita que é possível buscar em teorias anteriores formas de compreender aquilo que se estuda em tempos mais contemporâneos. Embora as teorias caiam em descrédito e desuso com o passar do tempo, como o autor chama a atenção em nota de rodapé no livro aqui citado, elas fazem parte do arcabouço teórico do etnógrafo e da antropologia de forma geral. A partir desse conhecimento prévio, esse cientista busca novos caminhos para interpretar aquilo que observa. Em outras palavras, recuperar teorias e testar sua potencialidade como forma de compreender novas situações encontradas em campo é sempre muito produtivo. Na medida em que tais noções teóricas deixam de ajudar na construção das interpretações, elas vão sendo deixadas de lado.

Nesse processo interpretativo, as teorias tanto influenciam na postura do etnógrafo em campo, como balizam o estágio posterior à ‘descrição densa’.

Tal visão de como a teoria funciona numa ciência interpretativa sugere que a diferença, relativa em qualquer caso, que surge nas ciências experimentais ou observacionais entre "descrição" e "explicação" aqui aparece como sendo, de forma ainda mais relativa, entre "inscrição" ("descrição densa") e "especificação" ("diagnose") (...). Nossa dupla tarefa é descobrir as estruturas conceptuais que informam os atos dos nossos sujeitos, o "dito" no discurso social, e construir um sistema de análise em cujos termos o que é genérico a essas estruturas, o que pertence a elas porque são o que são, se destacam contra outros determinantes do comportamento humano. **Em etnografia, o dever da teoria é fornecer um vocabulário no qual possa ser expresso o que o ato simbólico tem a dizer sobre ele mesmo – isto é, sobre o papel da cultura na vida humana** (grifo nosso) (GEERTZ, 2008:19).

Desta forma, apoiando-se em Geertz e em sua proposta de pesquisa de campo como uma ‘descrição densa’, buscou-se uma maneira de compreender aquilo que está no cerne das relações sociais observadas no contexto urbano da cena descrita anteriormente. Além da incursão a campo e das entrevistas em profundidade realizadas, os relatos de pesquisa formatados como uma recriação narrativa daquilo que foi observado são a base da tese apresentada. Mais do que um relato frio e descritivo, tais narrativas – influenciadas por toda uma escola jornalística que bebe em fontes artísticas, não apenas literárias, para enriquecer o texto<sup>7</sup> – são desenvolvidas sob a lógica da descrição densa. Isso tem implicações, inclusive, na maneira como a análise dos dados foi encaminhada.

Como Geertz sugere, os megaconceitos não são, de forma alguma, o alvo central do estudo. Eles são utilizados como apoio para um exercício de interpretação da realidade. Dessa

---

<sup>7</sup>“(…) jornalistas e comunicadores devem se aproximar das conquistas artísticas para poderem renovar seu estilo e, em última instância, o grau de eficiência de seus textos quanto à comunicação propriamente dita” (MEDINA, 2008:63).

forma, estabelece-se um pensar *com* os conceitos e não, exclusivamente, um pensar *sobre* os conceitos. Em dois momentos distintos, mas que estão intimamente ligados, o resultado da pesquisa empírica é inscrito e depois é feito um esforço de diagnose, conforme última citação de Geertz.

A observação realizada pode ser considerada de primeira e segunda ordens, uma vez que trata-se de um cenário conhecido da pesquisadora e de uma dinâmica social, em parte, próxima (aquilo que concerne ao trabalho jornalístico pode ser considerado nessa perspectiva de proximidade). Mas, não se deve perder de vista as influências teóricas, as hipóteses assinaladas antes da imersão em campo e, principalmente, os conceitos que foram acionados para a realização da pesquisa. Assim, antes de apresentar o trabalho empírico, é preciso expor que conceitos são esses, tanto na perspectiva jornalística como na social.

Ainda sobre a metodologia de pesquisa utilizada, se faz necessária uma exposição, mesmo que breve, da noção de entrevista em profundidade citada acima. A entrevista, na perspectiva apresentada por Cremilda Medina, é uma técnica de interação social cuja finalidade é o inter-relacionamento humano (MEDINA, 2008:8). A autora se baseia em Edgar Morin e em Carl Rogers para estabelecer paralelos entre a sociologia e a psicologia, de um lado, e o jornalismo, de outro. Assim, ela propõe que a entrevista jornalística seja desenvolvida com base em uma postura dialógica, não-diretiva (Rogers) em que jornalista e fonte se colocam em uma verdadeira interação. O diálogo, embora se estabeleça entre particulares (indivíduos específicos), permite a pluralidade e a ampliação das vozes e pontos de vista (polifonia e polissemia) necessários à construção de uma comunicação verdadeiramente democrática.

A entrevista pensada como diálogo aberto – embora seja planejada com uma pauta prévia e um objetivo anteriormente traçado – pressupõe um tipo de interação entre jornalista e fonte, ou entre pesquisador e entrevistado, que possibilita um outro tipo de descoberta. Normalmente, a realidade observada é mais complexa do que o previsto no plano de trabalho e tal abertura garante ao pesquisador ou jornalista aproveitar esse contato com as pessoas para aprofundar e enriquecer seu conhecimento. Além disso, as conexões entre o depoimento de um indivíduo e os processos demonstrados pelos conceitos vão aparecer naturalmente nesse diálogo. Uma das entrevistas realizadas para esta pesquisa, por exemplo, surpreende pela amplitude de relações que se pode fazer a partir da narrativa pessoal de um único motorista de caminhão preso no interior da Bahia quando levava uma carga de maconha. Além das questões do cotidiano de trabalho desse profissional, aparecem em sua fala questões mais amplas como a corrupção, a falta de credibilidade dos órgãos públicos brasileiros, as relações

de poder no interior de um presídio e mais uma série de situações que ajudam a compreender a realidade nacional para além das estradas.

Nessa perspectiva de entrevista como diálogo aberto – que permite a ampliação do contexto e o aprofundamento das questões, a partir das narrativas individuais –, apreende-se a noção de observação-experiência apresentada por Raul Hernando Osorio Vargas em sua tese de doutorado (2003). O autor propõe, pela junção da observação participante da antropologia e da entrevista dialógica do jornalismo, uma forma de “o observador participante entra[r] na realidade do seu sujeito de pesquisa através da empatia” (VARGAS, 2003:74). O encontro das experiências (observadas como vivências em processo) de entrevistado e entrevistador permitirá a elaboração de uma narrativa mais aberta, complexa e indeterminada da inteligência estimulada pelos sentidos de interação social<sup>8</sup>. Dessa maneira, tal perspectiva de entrevista-diálogo – que é uma forma de entender a entrevista em profundidade – parece se aproximar coerentemente da descrição densa. Assim, apropriando-se das duas técnicas, forma-se um modelo de metodologia de pesquisa empírica que orienta o presente trabalho.

---

<sup>8</sup> “Entrevista não é só instrumento ou ferramenta e sim método, dentro de uma fenomenologia que aborda a essência de nossa experiência subjetiva, para chegar às versões da vida e não a uma verdade, dos fatos do mundo. Entrevista, efervescência sagrada de comunhão” (VARGAS, 2003:73). Essa comunhão, essa proximidade entre os sujeitos em interação social é o que permitirá aprofundar e, ao mesmo tempo, relacionar as histórias dos indivíduos acompanhados na pesquisa com o contexto mais amplo sobre o qual se fala.

### 3. Jornalismo: espaço de diálogo social *solidário*?

Existem diferentes perspectivas teóricas sobre a comunicação jornalística, por isso se faz necessário escolher ou definir com quais ou com qual delas trabalhar. De forma geral, mesmo com diferenças na maneira de encarar o jornalismo, os vários estudiosos que se dedicam ao assunto se valem das mesmas informações históricas sobre o desenvolvimento desse fenômeno social, dessa prática comunicacional.

Cremilda Medina, em “Profissão jornalista: responsabilidade social” (1982)<sup>9</sup>, refaz o percurso histórico do jornalismo até o momento em que este se consolida como um espaço de produção de narrativas factuais, traduzidas, sobretudo, pela forma-notícia. Nelson Traquina, alguns anos mais tarde, também apresentará uma espécie de historiografia do jornalismo e da pesquisa sobre a comunicação jornalística (2005). Esses são apenas dois exemplos de trabalhos conhecidos e consultados comumente para se recuperar o processo histórico pelo qual o jornalismo passou até o estabelecimento de suas formas contemporâneas. Assim, pode-se considerar dispensável refazer mais uma vez tal caminho, embora pareça interessante anotar que a última grande mudança sofrida pelo fazer jornalístico resultou no estabelecimento de um compromisso dos jornalistas com a democracia; o que é pertinente, em particular, para compreender certas características de suas formas contemporâneas de produção ou elaboração.

Ao longo desse percurso histórico, a imprensa – no sentido amplo do termo – criará e consolidará modelos. Muniz Sodré (2012) aborda tal dinâmica a partir do acontecimento – que ele considera como matéria-prima do processo industrial de produção jornalística – e a maneira como o jornalismo o comunica. Um dos aspectos observáveis nesse desenrolar histórico é a criação da “novidade ideológica da liberdade de expressão” (SODRÉ, 2012:12), paralelamente ao estabelecimento de uma ideia de jornalismo como guardião da verdade dos fatos (SODRÉ, 2012:12).

A lógica industrial típica do capitalismo se faz, para Sodré, presente nesse modelo consolidado pela imprensa. Na opinião do autor, a notícia é “a forma-lastro” desse suposto compromisso com a verdade dos fatos, porque imprime uma sensação de real, isto é, de contato com a realidade sem interferências. Valendo-se da racionalidade e da observação da realidade, a imprensa se apresenta como defensora dos interesses democráticos. Contudo, ela

---

<sup>9</sup> Antes dessa obra, Cremilda Medina já havia apresentado um histórico da pesquisa comunicacional e do fazer jornalístico no livro “Notícia, um produto à venda” (1978), baseado em pesquisa de mestrado apresentada pela autora na Universidade de São Paulo em 1975.

não deixa de usar certos artifícios da narrativa oral (mítica) e de sua essência integradora (SODRÉ, 2012:15).

O autor chama a atenção, dentro dessa perspectiva de que a narrativa jornalística tem sua parcela mítica, para o fato de que o jornalismo se insere num processo de criação da realidade. Além de depender da comunicabilidade do fato, isto é, dos mecanismos receptivo-cognitivos do público que irá receber a notícia – embora esta seja construída com base em modelos retóricos, isso não garante totalmente o resultado do processo –, a narrativa jornalística cria efeitos de real. Sodré enfatiza que isso não significa negar a existência de uma dinâmica social independente da m dia, mas sim afirmar que ela “também produz efeitos de real” (SODRÉ, 2012:25).

Ao jornalismo, servirão como matéria-prima os fatos da dinâmica social ‘real’ relacionados à existência humana. Em outras palavras, todo fato narrado pelo jornalismo é, essencialmente, social e, portanto, diz respeito ao “estar junto com” (SODRÉ, 2012:29). Esse é, por excelência, um processo de escolha entre aquilo que interessa ou não. Mas tal determina o depende de várias categorias de atores sociais o que inclui, obviamente, o grupo dos jornalistas, mas não se resume a ele (SODRÉ, 2012:40). O autor faz referência   participa o ativa do público que não pode mais ser observado como mera audiência, mas sim como sujeito coletivo, sendo que alguns indivíduos deste grupo tem participa o ativa na cena do espaço público e forma uma espécie de ideosfera (SODRÉ, 2012:40). Nesse cenário, o poder, ou a especificidade, do jornalista está em sua condi o de dar visibilidade a certos fatos sociais que, por sua vez, se constituem dentro de uma rela o de conexões das várias forças de poder típicas da sociedade civil (SODRÉ, 2012:41).

O acontecimento divulgado pelo jornalista é respaldado pela credibilidade inerente ao profissional da comunica o (SODRÉ, 2012:42) cuja atua o cria uma espécie de diálogo entre as regras e as leis. Numa visão próxima à sociologia de Émile Durkheim<sup>10</sup>, Sodré assim observa regra e lei na sociedade capitalista:

A lei é social, a regra   comunitária, ou seja, mobiliza a consciência tanto cognitiva quanto sensivelmente. Assim, não se obedece à lei simplesmente por sua força socialmente coercitiva, e sim porque se partilha comunitariamente da regra de que não se deve violar a norma jurídica.

---

<sup>10</sup> Durkheim, ao tratar da moral, apresenta a ideia de que as regras de conduta, seguidas por uma determinada sociedade, são, verdadeiramente, se impõem às pessoas, se os indivíduos as respeitarem e, até mesmo, as desejarem. Dentro de uma lógica, em parte, contraditória, a regra sistematizada pela sociedade (a lei) são tem efeito na medida em que encontrar consonância com uma visão de mundo compartilhada pelos indivíduos. “(...) a moral se apresenta a nós sob um duplo aspecto: aqui, como uma legisla o imperativa e que reclama de nós uma completa obediência, l , como um magnífico ideal ao qual a sensibilidade aspira espontaneamente” (DURKHEIM, 2008:104). Ver mais detalhes sobre esse debate no t pico 4.

O “singular” jornalístico mobiliza a ação coletiva, porque engendra a possibilidade de um “diálogo” entre lei e regra, sociedade e comunidade, impessoal e particular. Mas se trata de uma operação discursiva, codificada pela produção do jornal. A ocorrência é interpretada em função do código que a transforma em acontecimento jornalístico, descontextualizando-se (SODRÉ, 2012:59).

Sodré mostra ser importante observar que nesse processo, em que o acontecimento ganha visibilidade, o jornalista lança mão de certas formas e modelos narrativos. Mais importante, segundo o autor, do que a precisão histórica dos fatos narrados, é o “modo de representar a experiência humana” (SODRÉ, 2012:70). Além dos modelos alinhados com a racionalidade e a objetividade, traduzidos pela forma-notícia, a compreensão dessas experiências é engrandecida quando o comunicador usa a dimensão sensível da informação. A percepção do público será outra, na medida em que tal dimensão for explorada nessas narrativas (SODRÉ, 2012:70).

Essa relação entre o jornalista e seu público, observada por Sodré, também é colocada no centro do debate sobre a produção jornalística por Cremilda Medina (1996). Para a autora, a comunicação jornalística pode, e deve, ser encarada como uma “mediação triológica”, com potencial de multiplicação por ‘n’ possibilidades. Nessa perspectiva, o comunicador irá atuar com o mundo das ideias, o imaginário coletivo e com os comportamentos culturais. Isso tudo para encaminhar essa mediação de forma a lidar com a complexidade das situações sociais apresentadas, ultrapassando os reducionismos e colocando em diálogo os protagonistas das narrativas e aqueles que fazem parte do público (MEDINA, 1996:13). Dessa forma, ela também coloca em perspectiva a participação do público e acrescenta a participação das fontes de informação, ou protagonistas das ações, no processo comunicativo.

No estreitamento dessas relações, o jornalista precisa se valer de uma linguagem capaz de estabelecer um contato entre público (fruidor da notícia) e protagonista da ação.

E se esta linguagem mediadora sair do puramente virtual para a efetiva comunicação social, o fruidor da informação se identifica com o sujeito do acontecimento, revive o acontecer e assume a ação histórica com decisões informadas (MEDINA, 1996:13).

Nessa relação triádica, que envolve mediador (comunicador), fontes de informação e público, a contribuição criativa do jornalista deve ser levada em grande consideração, segundo Medina. É o mediador criativo, capaz de estabelecer um diálogo afeto ao outro (seja fonte de informação ou público), quem irá tecer as teias dessa relação. Sua atuação ultrapassa a esfera da técnica burocratizada e burocratizante, ela deve se expandir e, com base na pesquisa

incansável, estabelecer nexos com a realidade. Surge dessa noção, o que Medina chama de Jornalismo de Autor (MEDINA, 1996:14).

Historicamente, o jornalismo norte-americano esteve na vanguarda de várias mudanças e readaptações pelas quais a atividade passou. Não é de se espantar, então, que na perspectiva da mediação dialógica, baseada na autoria jornalística, os americanos se coloquem em cena novamente. Segundo Medina, seriam os profissionais daquele país que, mais uma vez, estariam “conceituando a prática denominada Jornalismo de Autor” (MEDINA, 1996:18), cujas bases se estabelecem na maturidade do comunicador. Esse jornalista experimentado investiga a fundo e consegue desenvolver uma interpretação eficiente para demonstrar as várias forças atuantes na cena ou situação apresentada. E essa apresentação, essa narrativa terá marcas autorais indiscutíveis, independentemente da mídia (MEDINA, 1996:18).

Outro ponto de contato entre Sodré e Medina é a observação da relação de forças presente nos fatos narrados e no próprio processo de produção das narrativas jornalísticas. Nesse sentido, a autora destaca três tipos ou três feixes de forças. O primeiro deles é formado pelos grupos de poder “que vão da própria empresa emissora aos grupos externos organizados econômica, política, social e culturalmente” (MEDINA, 1996:19). Já o segundo feixe é formado por forças culturais e o terceiro é originado pelo próprio produtor da informação (MEDINA, 1996:19-20). Assim, esse comunicador maduro tem de evidenciar em sua narrativa não apenas as forças de poder que incidem sobre o fato apresentado, como também deve mostrar as forças culturais presentes no processo de produção da comunicação e, claro, sua própria interferência como agente de mediação social.

O domínio de técnicas que ajudem a obter como resultado uma narrativa verdadeiramente dialógica – isto é, capaz de colocar em relação os vários atores envolvidos no processo – implica em aprofundar um conhecimento sobre a própria produção jornalística. O contato com as fontes, por exemplo, baseado numa entrevista-diálogo será importante para que o mediador possa construir sua narrativa. Se na pesquisa, na checagem de informações, a postura do comunicador for de abertura aos afetos, num sentido de disposição para o diferente, esse processo será facilitado. Mas, infelizmente, segundo Medina, não se percebem investimentos no aprimoramento dessas competências que, longe de serem diferenciadas, fazem parte das bases do fazer jornalístico (MEDINA, 1996:21). Por outro lado, um mediador competente seria capaz de atuar ética, estética e tecnicamente (MEDINA, 1996:20).

Essa competência se estabelece, em grande medida, na capacidade de o jornalista fazer uma leitura do mundo. A abundância de informação, as facilidades apresentadas pelos

aparatos tecnológicos, as trocas culturais e as distâncias cada vez mais diminutas se colocam em consonância com essa busca pela compreensão do mundo. Mas, para aproveitar todas essas novidades e ‘vantagens’, o mediador terá de acionar suas potencialidades intuitivo-sintéticas, lógico-analíticas e motor operacionais (MEDINA, 1996:25-26). Em outras palavras, o mediador precisará colocar a prova sua habilidade em congregar a polifonia e a polissemia de suas fontes de informação, de seu público e dele mesmo (MEDINA, 1996:27). Essa leitura cultural impetrada pelo mediador não apenas se tornará observável no texto resultante de sua atuação, como no processo produtivo como um todo.

O ato jornalístico exige um olhar sutil e indiscreto do leitor cultural; uma visão complexa apta a reconhecer a polifonia e a polissemia do contexto sócio-cultural; e a relação dinâmica entre eu e o outro.

No ato analítico, decifrador, são fundamentais o amplo repertório mítico, aptidões transculturais e osmotípicas, bem como a clareza que elucide caminhos de ruptura.

Ao desembocar no ato expressivo, mobilizam-se a competência de narrador; fluência e regência de vozes; precisão, coerência e polissemia sintética da palavra-revelação.

Um quarto e último princípio norteador propõe, após a interpretação (decifração) de determinada situação, a incorporação ao processo de mediação social de uma nova compreensão de realidade (MEDINA, 1996:33).

A mediação social, exercida pelo jornalista, parece se tornar visível e tangível nas narrativas. Por meio desses textos – não apenas escritos –, percebe-se o desenvolvimento de um processo amplo de relações costuradas. Assim, a mediação dialógica requer uma capacidade narrativa e, segundo Medina, isso vai além do domínio da gramática. “O jornalista precisa, para eticamente se desempenhar na sociedade, dos códigos de relação humana, edificar com solidez a interação social criadora. Se, um dia, tocar esta utopia, será efetivamente um agente de relação numa sociedade participativa, democrática” (MEDINA, 1996:214-215). As marcas autorais presentes nesse tipo de narrativa denotam a singularidade do chamado Jornalismo de Autor. Mesmo que esses mediadores utilizem como matéria-prima a informação, seu texto, seja uma peça curta ou um livro, estará sempre carregado de marcas individualizadas (MEDINA, 1996:217). Como a produção, nessa perspectiva, leva em consideração a interferência dos feixes de forças, dentre eles o do próprio mediador, tais marcas acabam se tornando parte integrante da dinâmica dessa mediação.

Para Medina, as artes ajudam a desenvolver a sensibilidade intuitiva do mediador, assim como a pesquisa de campo e a observação participante da etnografia ajudam na ampliação e no aprofundamento dos nexos culturais. O texto só terá vivacidade na medida em que a observação feita anteriormente for inspiradora. Aliás, Medina defende que a própria

observação e o diálogo com os protagonistas apontam a melhor forma de narrativa; “é na realidade narrável que se encontra o mote de estrutura narrativa” (MEDINA, 1996:228). Assim, a vivacidade do acontecimento se preserva e a palavra-revelação ganha espaço. Segundo a autora, nesse tipo de narrativa, a situação ou cena contada ganha vida e o texto permite ao público interagir com a história que se desenrola. Perspectiva bem diferente daquela presente na noção de palavra burocrático-descritiva da tradição jornalística em que a cena é morta, acontecida, o famoso “realizou-se ontem” (MEDINA, 1996:227).

No que concerne ao formato das narrativas, segundo Medina (2008:63), o jornalismo contemporâneo, inspirado nas artes – não apenas literárias – e na oratura dos personagens das cenas cotidianas, pode se configurar como literatura. Essa é uma visão que vai um pouco além daquela apresentada por Muniz Sodré. O autor defende o uso dos recursos da literatura no jornalismo – enquanto Medina trata a própria narrativa jornalística como literatura. Isso, como Sodré enfatiza, não significa produzir ficção literária, mas sim lançar mão dos recursos das narrativas ficcionais para aprimorar a narrativa do real (Sodré, 2012:157). Nas duas posições, observam-se implicações, ou complicações, que precisam de atenção. É necessário manter a fidelidade em relação aos fatos reais, isto é, não é possível florear ou criar além daquilo que é passível de confirmação por meio da apuração jornalística.

Sodré enfatiza que a aproximação entre arte literária e jornalismo pode ser feita independentemente da mídia em que a narrativa será apresentada. Não há qualquer restrição quanto a isso e existem, inclusive, bons exemplos dessa inspiração pelas artes na produção radiofônica (SODRÉ, 2012:171). As figuras de linguagem, o ritmo e a própria estrutura do texto podem ajudar a criar uma narrativa mais eficiente no que diz respeito à compreensão da faceta sensível dos acontecimentos.

A forma narrativa como determinante da compreensão dos fatos se verifica, inclusive, na etnografia. “Hoje, antropólogos importantes como Clifford Geertz e James Clifford atribuem a compreensão etnográfica à própria escrita do pesquisador, mais do que àquilo que se chamaria de *experiência* (grifo do autor) do campo” (SODRÉ, 2012:191). Talvez, a melhor maneira de compreender como esse processo comunicativo pode dar conta de toda essa complexidade, inerente à realidade e ao fazer jornalístico, seja encontrada na união de uma “apuração dialógica” e uma narrativa sensível e sensibilizadora. Assim, seria possível garantir o diálogo social nesse processo triádico nos moldes pensados por Cremilda Medina.

Dessa maneira, fica evidente que a comunicação jornalística dialógica e *solidária*<sup>11</sup> só se realiza se o mediador social estiver capacitado e comprometido nessas duas frentes que, juntas, são indicativas da possibilidade de ir além da esfera objetiva da informação racionalizada. Mas, existem modelos, técnicas e fórmulas que garantam mais ou menos a eficiência desse processo?

---

<sup>11</sup> O termo é usado no sentido do conceito durkheimiano que será discutido com maior aprofundamento na sequência.

### 3.1 Reportagem, a alma do jornalismo

O jornalismo, marcado pela autoria, capaz de criar um espaço de diálogo social e, de certa maneira, aproximar indivíduos representantes da diversidade típica da sociedade contemporânea depende de um formato ou gênero?

Os estudos com abordagem mais técnica da atividade costumam trazer classificações para os textos e as divisões dos jornais, revistas e demais produtos<sup>12</sup> jornalísticos. Há a indicação dos momentos ou espaços dedicados à opinião, prestação de serviços (terminologia discutível, mas bastante utilizada), notícias e notas curtas, reportagens, entrevistas, perfis, entre outros. Assim, definições de formatos e gêneros com objetivos e capacidades singulares são criadas.

Para ficar em uma das distinções mais abrangentes, pode-se retomar a diferenciação entre notícia e reportagem. Maria Helena Ferrari e Muniz Sodré, no “Técnica de entrevista e reportagem – notas sobre a narrativa jornalística” (1986), tocam nesse debate por meio de uma possível diferença entre os atos de noticiar e de reportar. Nessa perspectiva, a notícia é um anúncio da informação e a reportagem é constituída por uma narrativa enunciada. Nesse segundo tipo de produção jornalística, o repórter pode ter uma participação mais enfática no ‘texto’ de maneira a se apresentar como testemunha da ação reportada (SODRÉ e FERRARI, 1986:15).

Ainda na tentativa de apresentar as diferenças entre notícia e reportagem, Ferrari e Sodré afirmam que “a reportagem oferece detalhamento e contextualização àquilo que já foi anunciado, mesmo que seu teor seja predominantemente informativo” (SODRÉ e FERRARI, 1986:18). Isso significa que a reportagem é, nessa visão, considerada um passo além, ou uma possibilidade de trabalhar a informação em profundidade. Por outro lado, essa distinção entre uma e outra não é exata e há exemplos de notícias que contemplam essa ideia de contextualização, segundo os próprios autores (SODRÉ e FERRARI, 1986:32).

A reportagem como gênero jornalístico pode ser formatada em diferentes modelos, segundo Ferrari e Sodré. Os autores apresentam uma sugestão de classificação, mas ressaltam que ela não pode ser tomada como determinante, pois há textos que congregam características de diferentes classes de reportagens. Na *fact-story* ou reportagem de fatos, “os fatos são narrados em sucessão, por ordem de importância” (SODRÉ e FERRARI, 1986:45). Já a *action-story* ou reportagem de ação se coloca como relato de movimento, sendo que “o

---

<sup>12</sup> O termo é utilizado no sentido de resultado de produção. Dessa forma, não há qualquer conotação de ordem teórico-ideológica.

importante, nessas reportagens, é o desenrolar dos acontecimentos de maneira enunciante, próxima do leitor, que fica envolvido com a visualização das cenas, como num filme” (SODRÉ e FERRARI, 1986:52). Por último, a *quote-story* ou reportagem documental que “é expositiva e aproxima-se da pesquisa” (SODRÉ e FERRARI, 1986:64).

Qualquer um dos modelos de reportagem classificados pelos autores pode se misturar num único texto. Além da mescla das formas de enunciação da informação, a reportagem permite uma aproximação com as artes literárias. O conto e a crônica são, segundo os autores, os formatos mais comumente usados pelos jornalistas na construção de suas narrativas informativas. Ferrari e Sodré afirmam que “a reportagem é o conto jornalístico” (SODRÉ e FERRARI, 1986:75). Isso porque, “a reportagem amplia a cobertura de um fato, assunto ou personalidade, revestindo-os de intensidade, sem a brevidade da forma-notícia” (SODRÉ e FERRARI, 1986:75). Nessa proximidade com o formato-conto, a reportagem se vale de um personagem, de um protagonista. Na relação com a crônica – embora essa diferenciação seja difícil, segundo os autores –, a narrativa apresenta um caráter mais impressionista e os personagens são mais fortuitos e, portanto, menos densos do que o observado no conto (SODRÉ e FERRARI, 1986:86).

Outro aspecto geral da reportagem, frisado pelos autores, é seu objetivo que, diferentemente da notícia, pretende “*mostrar* (grifo dos autores) o comportamento das pessoas” (SODRÉ e FERRARI, 1986:106). Esse fator aproxima o ato de reportar da forma-perfil, isto é, das narrativas sobre pessoas, sejam elas destacadas por um diferencial pessoal, seja como representantes de um grupo ou como anônimos (SODRÉ e FERRARI, 1986:134).

Com base nessa perspectiva, haveria uma determinação relacionada à forma-reportagem no que concerne à capacidade do jornalismo em aprofundar as perspectivas informativas (contexto, desdobramentos, análises) e sensíveis do acontecimento narrado. Se esse determinante fosse tomado como indiscutível, seria possível ter como diferença essencial dos gêneros jornalísticos o grau de aprofundamento narrativo permitido por cada formato. Assim, ter-se-ia a seguinte relação gradativa, do maior para o menor, o livro-reportagem, o documentário, a grande reportagem, a reportagem, a notícia e a nota – os formatos de entrevista teriam correspondência, mas com sua nomenclatura específica, como biografia, perfil, entrevista-perfil, pingue-pongue e assim por diante. Mas, será que essa relação entre gênero e potencial informativo faz sentido?

O episódio envolvendo o repórter da Rádio SulAmérica Trânsito antagoniza com esse tipo de classifica . Dentro dessa perspectiva de grada es de aprofundamento da informa o, a cobertura radiofônica corriqueira de temas como o trânsito seria considerada

como um dos formatos com menor potencial. Porém, o episódio citado parece dar conta de tudo aquilo que se espera de uma narrativa, nos moldes da reportagem, porque se embasa numa apuração aberta ao diverso e o texto do repórter consegue colocar o público em contato com a história apresentada. Além disso, o jornalista capta os nuances das inter-relações entre os protagonistas do fato e os apresenta sensivelmente em sua fala, o que permite a seu público uma fruição quase transformadora – uma afirmação contundente é impossível, ao menos por enquanto.

Assim, mais do que um gênero específico ou um modelo consolidado, a reportagem poderia ser tomada como a alma do fazer jornalístico. Em outras palavras, o espaço do texto, o tempo de elaboração da peça jornalística importam *menos* do que a postura do jornalista como repórter. Retomando a noção de mediação social de Cremilda Medina, pode-se inferir que, em linhas gerais, o jornalista comprometido com sua atividade irá lidar com

quatro instrumentos de aferição e aprofundamento compreensivo do real: a humanização dos protagonistas da ação social, o contexto abrangente do acontecimento pontual, as raízes histórico-culturais da situação em foco e os diagnósticos e prognósticos dos especialistas que pesquisam o tema. (...) [Para obter] uma interpretação senão definitiva, pelo menos razoavelmente complexa (MEDINA, 2009:225).

Assim tudo aquilo que numa classificação mais ortodoxa do jornalismo diria respeito à reportagem e não à notícia, na verdade é parte integrante do fazer jornalístico. Independentemente do tipo de narrativa, do veículo ou da mídia em que se atua, a mediação dialógica e solidária depende da postura do mediador.

As competências acionadas para dar conta dessa mediação em que se vale dos quatro instrumentos enumerados por Medina são, portanto, fundamentais para que o diálogo social se realize. Entre essas competências, algumas dizem respeito ao aprimoramento constante do repertório de conhecimento do jornalista e há aquelas relacionadas à capacidade de entrar em contato com o outro no fervor dos acontecimentos. Aqui, retoma-se a ideia de leitura cultural.

O jornalista, entre outros profissionais, é um leitor cultural. A leitura que se transforma na narrativa jornalística poderá ou não conter as digitais de uma sociedade, se captar o mundo à volta pelo radar de fina sintonia da sensibilidade **solidária** (grifo nosso). Será uma obra de autoria, se criar nexos dos sentidos da realidade pela razão complexa. E estará apto a produzir uma narrativa original, reconhecida pelas formas inovadoras de arte, em oposição às fórmulas burocráticas da inércia do poder. Sensibilidade solidária ao presente, inteligência sutil na decifração do acontecimento e criatividade literária (lato senso) resultam numa ação renovadora no domínio das mentalidades. Afinal todo agente cultural, o jornalista, por exemplo, ambiciona intervir na realidade. Em outras palavras, contribuir para o aperfeiçoamento das instituições e da cidadania (MEDINA, 2008b:10).

Com isso, tem-se a indicação de que o jornalismo *pode* ser esse espaço de **diálogo social solidário**<sup>13</sup>. Mas, para isso, é imprescindível que o mediador social responsável pela comunicação esteja verdadeiramente comprometido com – e capacitado para – este objetivo. Conforme já apontado por Cremilda Medina, não se observa com frequência investimentos para desenvolver, ampliar e aprofundar tais competências do jornalista. Uma observação mais aproximada da realidade das condições de trabalho no meio jornalístico atual confirma as divergências entre o objetivo de mediação dialógica e as condições reais dos profissionais.

Um estudo realizado pelo Centro de Pesquisa em Comunicação e Trabalho da ECA-USP (2013) ajuda a compreender o quanto as mudanças tecnológicas e organizacionais observadas no mundo do trabalho nos últimos 20 anos interferem no fazer jornalístico. O tempo sempre foi uma preocupação no jornalismo, mas com o advento das tecnologias digitais houve uma intensificação dos processos produtivos e um encurtamento dos prazos. Além disso, os jornalistas passaram a atuar em diferentes plataformas midiáticas e a atualização das competências técnicas para lidar com todos esses aparatos é cobrada incansavelmente (FIGARO, 2013:4).

A diminuição do número de profissionais nas redações, o acúmulo de funções e a intensificação do volume de trabalho aliados à vinculação do jornalismo a um caráter de negócio dão o tom do cenário encontrado na pesquisa citada. Entre a vontade de realizar o diálogo social, dentro de uma perspectiva ética comprometida com a deontologia da profissão, e o desempenho efetivamente dialógico, há um abismo. Com base nos dados observados pelos pesquisadores, na realidade contemporânea, a comunicação jornalística não tem sido fundamentada na polifonia e na polissemia. Não há um cenário propício ao desenvolvimento do diálogo e os interesses mercadológicos ganham cada vez mais espaço.

Isso não significa que as condições de trabalho<sup>14</sup> sejam, definitivamente, um impeditivo para que esse potencial do jornalismo como espaço de **diálogo social solidário** se desenvolva. Mas, certamente, é um fator de dificuldade a ser considerado com grande relevo. Assim, deve-se ter em mente que o diálogo é um potencial realizável, independentemente do tipo de produção jornalística, mas segue como um *desvio* ou uma quase exceção ao que se observa na generalidade das situações.

---

<sup>13</sup> O termo, aspirante a conceito, será melhor definido ao final desta parte da tese; depois que o conceito durkheimiano de solidariedade social for debatido.

<sup>14</sup> Na terceira parte da tese, as questões vinculadas às condições de trabalho dos jornalistas serão tratadas com mais atenção. Na citada parte do texto, o tema será discutido a partir dos resultados do acompanhamento das jornadas de trabalho dos repórteres da Rádio SulAmérica Trânsito; nesse espaço, a precarização do trabalho, o acúmulo de funções e outros detalhes revelados pela pesquisa do Centro de Pesquisas em Comunicação e Trabalho ganham consonância e, portanto, serão retomados.

#### 4. Uma proposta de releitura da sociologia durkheimiana

Antes de iniciar uma revisão do conceito de *solidariedade orgânica* – que servirá aqui como base para o desenvolvimento da análise ao lado da noção de jornalismo dialógico, conforme apresentado anteriormente –, é necessário fazer uma releitura, ainda que breve, desse importante nome das ciências sociais.

Émile Durkheim, o positivista, o racionalista, o autor que conceituou fato social como coisa, aquele que nega a subjetividade no processo científico e não se posiciona de forma engajada perante os problemas sociais. Será assim mesmo?

Comumente, o sociólogo francês, responsável pelo estabelecimento da cadeira de Sociologia na França – primeiro em Bordeaux, ainda no século XIX, e depois na Sorbonne –, é lembrado como um clássico ultrapassado, um autor com valor meramente histórico. Sua participação no desenvolvimento e estabelecimento da sociologia como área de conhecimento é indiscutível, mas será que as críticas quanto à sua contribuição teórica são justas? Seria possível reabilitar alguns de seus conceitos e noções na pesquisa social contemporânea?

Raquel Andrade Weiss e Rafael Faraco Benthien, em artigo publicado na revista *Novos Estudos Cebrap* (2012), observam a retomada da teoria durkheimiana nos últimos anos a partir de duas perspectivas. Por um lado, há um crescente movimento no sentido de retomar conceitos, argumentos e ideias com base em nuances que teriam permanecido escondidos pelo “verniz que revestia a embalagem com a qual ele [Durkheim] foi apresentado durante décadas” (WEISS E BENTHIEN, 2012:134). Por outro lado, observa-se uma busca quase arqueológica por trabalhos inacabados ou perdidos – alguns por causa da Segunda Grande Guerra. Os próprios autores, no artigo aqui citado, apresentam informações novas sobre a troca de cartas entre Durkheim e Salomon Reinach cujo teor elucida, ou apresenta, alguns aspectos – até então desconhecidos – do debate sobre o totemismo.

Nessa redescoberta do autor, algumas das principais bases da crítica dirigida a seu pensamento acabam sendo revistas e, em alguns aspectos, rejeitadas. Mas, isso não significa retomar inteiramente e aplicar de forma acrítica sua metodologia de pesquisa ou sua teoria social. Durkheim é um herdeiro do positivismo europeu e seu pensamento está impregnado de noções e posicionamentos ligados a um período histórico específico. **Por isso, seus escritos precisam, primeiramente, ser contextualizados. Seu lugar e seu tempo de fala precisam ser compreendidos para que se possa avaliar sua contribuição de forma adequada.**

É inegável a reverberação pulsante da Revolução das Luzes no século XIX e, por isso mesmo, é possível observar a influência do Iluminismo na ciência positiva. Augusto Comte e vários outros positivistas – e defensores das ideias iluministas – acreditavam que o progresso social se daria por meio da ciência e foi neste caldo teórico que Durkheim desenvolveu sua sociologia. Mas Renato Ortiz relativiza a adesão de Durkheim ao positivismo nos moldes de Comte e Herbert Spencer (ORTIZ, 1989) e mostra um afastamento do autor em relação aos preceitos iluministas, segundo os quais a ciência é tida como um elemento de libertação do homem. “(...) a ciência não é percebida como substituto das outras forças de coesão social, em particular a religião. Não deixa de ser interessante observar que Durkheim se afasta de uma discussão típica do século XIX: o fim das religiões” (ORTIZ, 1989:11). A partir de tal noção iluminista, criticada, portanto, por Durkheim, defende-se o progresso social pela ciência e rejeita-se a religião e o pensamento mítico como se estes fossem alienação ou falsa consciência. Durkheim se distancia dessa opinião, especialmente, em “As formas elementares da vida religiosa” (2003), obra em que apresenta sua sociologia da religião.

Ao analisar o totemismo das tribos australianas, no livro mencionado, Durkheim desenvolve uma ampla análise sobre o fenômeno religioso. O que interessa, particularmente aqui, é sua posição quanto à relevância da religiosidade nas organizações sociais e a presença do sentimento religioso nas várias sociedades. Segundo o autor, a religiosidade exerce entre as tribos por ele pesquisadas uma força moralizante, ela emana uma moral que marca a conduta dos indivíduos e define as regras que devem ser respeitadas no convívio social. Durkheim defende, nesse aspecto, a tese de que a percepção dessa emanção moralizante se mostra claramente na participação dos indivíduos nos rituais e cerimônias que, muitas vezes, parecem beirar à irracionalidade.

As demonstrações de fé religiosa e respeito aos preceitos da religião que se pratica são características observáveis em qualquer época e em qualquer povo, isto é, não apenas nas organizações sociais pesquisadas empiricamente por Durkheim. Esse sentimento inexplicável, muitas vezes traduzido como manifestação sobrenatural, é, segundo o autor, **a própria sociedade se manifestando pelo e no indivíduo**. Dito de outra forma, esse sentimento ‘sobrenatural’ é, em verdade, a percepção da existência da sociedade que se forma pelo agrupamento de indivíduos e que os transforma em algo além de sua própria natureza<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> A tese durkheimiana se baseia na noção de sociedade defendida pelo autor. Para ele, a sociedade é mais do que a simples soma dos indivíduos; mas ela só existe pelos indivíduos e estes apenas são seres sociais porque fazem parte de uma sociedade. Tal representação aparentemente paradoxal é a maneira pela qual Durkheim entende a dualidade indivíduo-sociedade, isto é, como algo intrincado e não como oposição simples – mais detalhes podem

Quando obedecemos a uma pessoa em razão da sua autoridade moral que lhe reconhecemos, seguimos seus conselhos, não porque nos pareçam sensatos, mas porque é imanente a ideia que fazemos dessa pessoa uma energia psíquica de um certo tipo, que dobra nossa vontade e a inclina no sentido indicado. O respeito é a emoção que experimentamos quando sentimos essa pressão interior e inteiramente espiritual produzir-se em nós. (...) as maneiras de agir que a sociedade tem o maior interesse em impor a seus membros estão marcadas, por isso mesmo, com o sinal distintivo que provoca o respeito. (...) As representações que as exprimem em cada um de nós têm, portanto, uma intensidade que os estados de consciência puramente privados não poderiam atingir, pois elas têm a força das inumeráveis representações individuais que serviram para formar cada uma delas. É a sociedade que fala pela boca daqueles que as afirmam em nossa presença; é ela que ouvimos ao ouvi-los, e a voz de todos tem um acento que a de um só não poderia ter (DURKHEIM, 2003:212-213).

A força religiosa opera, de acordo com essa visão, nos indivíduos de forma a indicá-los o caminho e a maneira de se comportar, ela se impõe como algo transcendental. A tradução da natureza dessa força como a manifestação da própria sociedade implica em pensar o totem como representação imagética ou concreta da religiosidade. Durkheim propõe que o totem seria, então, “o corpo visível do deus” (DURKHEIM, 2003:229). Essa avaliação do autor leva em consideração justamente a visão de fato social como fenômeno criado pela coletividade e que, em algum momento, passa a exercer sobre os indivíduos um poder coercitivo<sup>16</sup>. A religião seria assim um tipo de fato social, isto é, um fenômeno fundamentalmente coletivo, não podendo ser considerado como sobrenatural ou de qualquer ordem que não a social. Suas origens se relacionam à necessidade que todo ser humano tem de entender o ciclo da vida – observável em seu entorno – e de buscar uma forma de mantê-lo para garantir sua própria sobrevivência. A religião é, assim, uma maneira, encontrada pelo homem, de compreender sua existência e pode ser, dessa forma, aproximada ao pensamento científico, definido pelo autor como um sistema lógico que se presta ao mesmo serviço: entender o mundo, a vida e as relações entre as coisas (DURKHEIM, 2003:248-249-250).

Como se percebe, diferentemente do que em geral se atribui ao autor como representante do positivismo francês, Durkheim entende as verdades científicas como representações sociais, coletivas. O discurso científico pode, portanto, ser comparado ao pensamento religioso e mítico, uma vez que todos eles seriam maneiras de a sociedade compreender a si mesma e o mundo a seu redor.

---

ser encontrados em “As regras do método sociológico” e “Da divisão do trabalho social”, livros nos quais o autor se aprofunda nessa questão.

<sup>16</sup> Na defesa de sua definição de fato social, Durkheim assim propõe entender a coerção: “O que a coerção social tem de inteiramente especial é que ela se deve, não à rigidez de certos arranjos moleculares, mas ao **prestígio** (grifo nosso) de que seriam investidas algumas representações” (DURKHEIM, 2007:XVIII).

À primeira vista, as representações científicas parecem muito diferentes das representações mitológicas. Enquanto estas últimas traduzem as ideias que a sociedade tem de si mesma, as verdades científicas exprimem o mundo tal qual é. A ciência social, em particular, exprime aquilo que a sociedade é, em si mesma, e não aquilo que ela é aos olhos do sujeito que a pensa. E, no entanto, as representações científicas são, também elas, representações coletivas.

As ideias científicas apresentam todas as características necessárias para se transformarem em representações coletivas. A verdade científica contribui para reforçar a consciência social, como o pensamento mitológico, embora por outras vias (DURKHEIM, 1993:146).

O que diferencia um e outro é o que move e dá base para cada tipo de criação. Enquanto para o discurso mítico ou religioso a fonte do conhecimento é a fé na divindade idealizada (Deus), para o cientista o conhecimento é fundamentado na realidade, no dado real. Mesmo que seja impossível ou muito difícil ‘demonstrar’ a realidade (a ideia de ‘coisa em si’), a busca do cientista pretende aproximar-se o máximo possível desse ideal. Assim, mesmo que o discurso científico seja ele também uma construção coletiva, este é resultado de um processo desenvolvido a partir da observação da realidade e não inspirado em determinadas correntes filosóficas.

Neste ponto, Durkheim reforça alguns aspectos de divergência com seu antecessor na Sorbonne, Augusto Comte.

Se Comte pode julgar que a Sociologia iria conseguir fornecer as diretrizes à consciência pública, foi porque tinha acerca da evolução social ideias simplistas, ou melhor, uma concepção essencialmente filosófica: a sua sociologia era, na realidade, uma filosofia da história. Comte encontrava-se fascinado pela “lei dos três estados” e presumia que, ao anunciar essa lei, ele próprio havia constituído toda a sociologia. Ora isso não é verdade. A sociologia, como ele próprio aliás reconheceu, possui um objetivo mais complexo do que qualquer outra ciência. Ela limita-se a emitir hipóteses fragmentárias, e estas nunca exerceram, até agora, qualquer ação sobre a consciência popular (DURKHEIM, 1993:151).

Justamente por conta desse perfil da sociologia, Durkheim acredita que sempre haverá leituras religiosas e míticas do mundo. Se a ciência não preenche todas as lacunas respondendo a todas as questões sobre a sociedade e seu entorno, a mitologia e a religião servem como formas coletivas de interpretação globalizante da realidade e se fazem, assim, presentes na dinâmica social. Mas, essa visão não deve ser entendida como uma defesa incontestável de Durkheim pela importância do pensamento mítico e religioso, em detrimento da racionalidade científica. Como se sabe, Durkheim rompeu com uma tradição familiar ao não assumir a posição de rabino que lhe estava predeterminada. Ele se distanciou do judaísmo e tornou-se agnóstico. Por isso mesmo, Durkheim defende que a coexistência insistente dessas outras

formas de pensamento “é um dos grandes obstáculos que retardam o progresso da sociologia” (DURKHEIM, 1993:152).

Ainda sobre essa divergência com Comte, destaca-se a forma de encarar a sociologia como uma ciência da realidade o que afasta Durkheim de uma abordagem filosófica. É justamente nesse exercício que se estabelecem as ideias durkheimianas mais duramente criticadas. Renato Ortiz (1989), retomando análise de Steven Lukes – um dos maiores estudiosos de Durkheim, na atualidade –, observa, na ruptura com os antecessores de Durkheim, a adoção de uma linguagem conceitual exagerada. Segundo Lukes, em citação de Ortiz, o exagero durkheimiano se deve, em grande medida, ao “desejo combativo” do autor de definir a sociologia como ciência da realidade (ORTIZ, 1989:10). Para tanto, o sociólogo francês lança mão de analogias com a biologia para criar uma forma de expressar suas ideias de maneira objetiva. Mas, como nota Ortiz, o próprio Durkheim pondera esse procedimento.

(...) a analogia é uma forma legítima de comparação, e a comparação é o único meio de que dispomos para tornar as coisas inteligíveis. O erro dos sociólogos biólogos não foi o de a terem usado, mas de a terem usado mal. Eles quiseram, não controlar as leis da sociologia através da biologia, mas induzir as primeiras a partir das segundas. Essas inferências não têm valor, pois se as leis da vida se encontram na sociedade, é sob uma forma nova e com caracteres específicos que a analogia não permite conjecturar, e que podemos atingir somente pela observação direta (DURKHEIM, Apud ORTIZ, 1989:10).

A singularidade da sociologia estaria pautada justamente por sua essência científica o que implica, não apenas numa linguagem mais racional e objetiva, mas em procedimentos e posicionamentos distintos do padrão filosófico. É nessa perspectiva que Durkheim propõe seu conceito de fato social como coisa e, a partir dessa proposição, ele sofrerá, já em sua época, severas críticas. O próprio autor, no prefácio da segunda edição do livro “As regras do método sociológico”, obra em que consta o conceito assinalado, rebate tais críticas e defende a noção de fato social não como coisificação dos fenômenos, mas como forma de diferenciar a abordagem do cientista social daquela apresentada pelo filósofo.

O que vem a ser uma coisa? A coisa se opõe à ideia assim como o que se conhece a partir de fora se opõe ao que se conhece a partir de dentro. (...) Tratar os fatos de uma certa ordem como coisas não é, portanto, classificá-los nesta ou naquela categoria do real; é observar diante deles uma certa atitude mental. É abordar seu estudo tomando por princípio que se ignora absolutamente o que eles são e que suas propriedades características, bem como as causas desconhecidas de que estas dependem, não podem ser descobertas pela introspecção, mesmo a mais atenta (DURKHEIM, 2007:XVII-XVIII).

Trata-se, portanto, da defesa de uma postura do pesquisador como cientista, isto implica num reposicionamento diante dos fenômenos sociais que, naturalmente próximos e conhecidos, devem ser observados de forma aberta. Nesse exercício, é imprescindível, segundo Durkheim, que o sociólogo se liberte das pré-noções que possa ter dos fenômenos pesquisados. Essa conduta tanto pode ser vinculada à inegável herança racionalista e positivista do autor, como pode ser apreendida – e re-significada – como um esforço para se abrir ao novo, ao diverso e às descobertas. “É preciso que, ao penetrar no mundo social, ele [o cientista] tenha consciência de que penetra no desconhecido” (DURKHEIM, 2007:XIX).

A partir desse conceito basilar no pensamento durkheimiano, o autor constrói todo um posicionamento sobre os objetivos da incipiente sociologia. Se o fenômeno pesquisado pelo sociólogo é encarado como fato social, o pesquisador não pode (e não deve) fazer juízos de valor sobre o que é estudado. Em outros termos, Durkheim se afasta de uma posição mais engajada e também por esse motivo sofrerá duras críticas. “Os sociólogos não somente se consideram como que obrigados a dogmatizar sobre todos os problemas ao mesmo tempo, mas acreditam poder, em algumas páginas ou em algumas frases, atingir a essência mesma dos fenômenos mais complexos” (DURKHEIM, 2007:XX).

O autor parece acreditar na necessidade de resguardar o campo sociológico de um debate mais dogmático. Mas, essa visão de Durkheim é, muitas vezes, apresentada como apatia política e até mesmo como uma conduta reacionária. Por outro lado, tem-se notícias do engajamento político do autor no famoso caso Dreyfus. A adesão de Durkheim à defesa do capitão Dreyfus<sup>17</sup>, injustiçado em um julgamento arbitrário, revela-se na correspondência – apresentada por Weiss e Benthien (2012), em artigo acima citado – trocada entre ele e Salomon Reinach. Ao que parece, Durkheim não era tão apático politicamente, mas ainda há pouca informação sobre esse aspecto de sua vida.

As dúvidas a respeito desse suposto distanciamento de Durkheim do campo político contribuem, inclusive, para a indeterminação sobre a existência de uma sociologia política durkheimiana. Márcio de Oliveira (2011) comenta esse debate sobre a obra de Durkheim e identifica apontamentos que, embora não sejam peremptórios, são elucidativos da existência da temática no pensamento do autor. Segundo Oliveira, Marcel Mauss, sobrinho e discípulo de Durkheim, afirma no artigo “L’individualisme et les intellectuels” que seu tio viveu

---

<sup>17</sup> O famoso caso Dreyfus, que aconteceu entre 1897 e 1899, dividiu a França em dois grupos (a favor e contra o capitão Dreyfus). Ver mais detalhes em WEISS, Raquel Andrade e BENTHIEN, Rafael Faraco. “A redescoberta de um sociólogo – considerações sobre a correspondência de Émile Durkheim e Salomon Reinach”. In: **Novos Estudos Cebrap**. São Paulo: 2012, p. 133-149.

intensamente as discussões de sua época, conviveu com socialistas como Jean Jaurès e envolveu-se no caso Dreyfus, conforme citado por Weiss e Benthien. Suas afinidades com – ou simpatia pelo – o pensamento socialista aparecem mais claramente em um curso ministrado por Durkheim em Bordeaux, entre 1895 e 1896, em que o socialismo é apresentado como fato social (OLIVEIRA, 2011:107).

No âmbito do interesse de Durkheim pela política, aparece em textos e cursos ministrados pelo autor uma visão de Estado como o ator social responsável pela regulação das sociedades complexas. Oliveira ressalta que, para Durkheim, o Estado não é uma “instituição engessada e distante da realidade” (OLIVEIRA, 2011:120), ele é dinâmico como todo e qualquer ator social. Sua participação na organização social é central, embora não seja definidora. Em outras palavras, Durkheim defende que o Estado não *cria* a sociedade, ele é parte integrante dela (DURKHEIM, 2011:96), mas é ele que irá defender seus interesses, o que não coincide, necessariamente, com a opinião pública (LUKES, Apud OLIVEIRA, 2007:108).

Em “Lições de Sociologia” (2002), livro que reúne várias apresentações feitas por Durkheim, o autor demonstra como entende o papel do Estado e amplia, ou aprofunda, o debate sobre a política nas democracias. Durkheim afirma que as sociedades políticas são, necessariamente, polissegmentares ou policelulares e o Estado é o órgão, por excelência, responsável pela autonomia social, assim ele está investido de autoridade (DURKHEIM, 2002:66-67). Tal autoridade se faz sentir de diversas formas, porque o Estado dispõe de órgãos secundários que executam ações em seu nome. Mas é importante não confundi-los com o próprio Estado, em sua complexidade (DURKHEIM, 2002:68). Nessa dinâmica, em que o Estado se torna forte e organiza a vida social, há, como contrapartida, um crescimento da dignidade humana (DURKHEIM, 2002:79). Mas, segundo o autor, esse processo só se estabelece na medida em que a força do Estado encontra resistências de outras forças sociais, estas oriundas de coletivos menores que se formam no seio da sociedade. Esse contrapeso é imprescindível para que o Estado não se torne despótico e para que a liberdade individual – ainda pouco desenvolvida, segundo o próprio autor – se estabeleça (DURKHEIM, 2002:88).

Essa liberdade individual e, conseqüentemente, essa ideia de indivíduo não pode e não deve ser confundida com uma noção natural e espontânea – o indivíduo tal como ele é –, mas deve ser compreendida como uma construção social (DURKHEIM, 2002:94). Para o autor, a noção de indivíduo desenvolvida na sociedade capitalista se respalda pelo respeito à pessoa humana e a noção de humanidade tenderia, assim, a se estabelecer, com o passar do tempo, como a sociedade máxima passível de reconhecimento (DURKHEIM, 2002:102). Mas as

sociedades constituídas como instâncias máximas, até que a humanidade ganhe tal status, são os Estados Nacionais e, entre eles, aqueles que são observados pelo autor são adeptos de um tipo específico de organização política que é a democracia.

Na democracia, esse indivíduo, cujos direitos e liberdade são ‘respeitados’, deverá se manter em constante comunicação com o Estado. Disso depende o bom desempenho da organização social (DURKHEIM, 2002:118). De acordo com Durkheim, a comunicação entre as duas instâncias – máxima e mínima, respectivamente, Estado e indivíduo – da sociedade é o que permite o desenvolvimento da reflexão, do debate público por excelência, sendo essa a garantia de uma vida verdadeiramente democrática (DURKHEIM, 2002:124). Esse movimento de permanente debate e reflexão é, segundo o autor, o espírito moral da democracia (DURKHEIM, 2002:127) e a única forma de o Estado criar e recriar normas que estejam adequadas, não ao que quer a maioria, mas ao que corresponde às necessidades reais da sociedade (DURKHEIM, 2002:129).

A maneira como Durkheim constrói a noção de democracia deixa claro que a defesa dos direitos e interesses das minorias e da sociedade como um todo é o que mobiliza um estado democrático verdadeiro. Aliando sua noção de sociedade – como algo além do que a simples somatória de indivíduos – à de democracia, o autor propõe que uma tal organização social só se desenvolve na medida em que as forças antagônicas (indivíduos e Estado) estejam compatibilizadas e intermediadas pelos grupos secundários<sup>18</sup>. Nesse panorama que se desenvolve, as velhas formas de representação geográfica parecem incompatíveis com a organização da vida em sociedade. O que se mostra como aspecto agregador dos indivíduos em coletivos que possam desempenhar tal papel intermediário é o trabalho ou a profissão.

Uma vez que, ao contrário, a vida profissional está adquirindo uma importância cada vez maior à medida que o trabalho se divide mais, há todas as razões para crer que é ela que se destina a fornecer a base de nossa organização política. Já surge a ideia de que o colégio profissional é o verdadeiro colégio eleitoral, e, uma vez que os laços que nos unem uns aos outros derivam de nossa profissão mais do que de nossas relações geográficas, é natural que a estrutura política reproduza essa maneira pela qual nos agrupamos espontaneamente (DURKHEIM, 2002:144-145).

Conforme dito anteriormente, o ideal de uma democracia passa necessariamente por coletivos intermediários fortes, mas essa não é a realidade nem da sociedade observada por

---

<sup>18</sup> O aspecto político do pensamento durkheimiano **não é o foco da presente pesquisa**. Sabe-se que há fortes ressalvas a respeito, principalmente, da organização do social pelo intermédio de grupos profissionais e algumas leituras críticas dessa perspectiva de Durkheim fazem alusão aos Estados que teriam se inspirado no autor ao longo do século passado. Entrar nesse debate seria um desvio do objetivo desta tese cujo foco é a instância social, isto é, as relações entre grupos e indivíduos e aquilo que pode facilitar ou dificultar essas aproximações. Dessa forma, deixa-se claro que a citação à visão de organização política em Durkheim, aqui, tem como meta apenas recuperar de forma geral o pensamento do autor.

Durkheim nem da contemporânea<sup>19</sup>. Como consequência, a defesa da pessoa humana também terá impacto negativo; observa-se um crescente individualismo. Todo sofrimento imputado ao indivíduo, mesmo quando tal sofrimento é “merecido”, parece insuportável, por outro lado, aquilo que impõe danos aos coletivos, aos grupos não causa tanta repulsa (DURKHEIM, 2002:156). O que de positivo advém dessa lógica é a diminuição das taxas de homicídio (DURKHEIM, 2002:158) que só apresentarão aumentos significativos quando houver algum tipo de efervescência coletiva como guerras e até mesmo feriados (DURKHEIM, 2002:166).

Mesmo que esse cenário pareça positivo, Durkheim faz algumas ressalvas em relação ao aspecto moral e imoral do desenvolvimento do individualismo. Segundo ele, a queda nas taxas de homicídio pode ser considerada um ponto positivo, mas nessa mesma sociedade outros crimes que prejudicam muito mais do que um assassinato isolado passam a ser cometidos com maior frequência. Entre eles, o autor destaca os crimes comerciais como calotes, roubos e fraudes (DURKHEIM, 2002:159). Dessa forma, é impossível afirmar que tal sociedade escapa à imoralidade por preservar de maneira tão ardorosa a vida humana. Para Durkheim, a moralidade e a imoralidade convivem e não são antagônicas como pode parecer numa mirada mais desatenta. “A imoralidade não é o contrário da moralidade, assim como a doença não é o contrário da saúde, uma e outra são apenas formas diferentes de um mesmo estado, as duas formas da vida moral, as duas formas da vida física” (DURKHEIM, 2002:166).

Na perspectiva de sua abordagem política e do papel atribuído por ele ao Estado, é necessário compreender como Durkheim define a moral nas sociedades complexas como a capitalista. No livro “Educação moral” (2008) – baseado num curso proferido pelo autor na cadeira de Pedagogia da Sorbonne no ano letivo de 1902-1903 –, Durkheim apresenta seu entendimento do conceito de moral como um conjunto de regras que determina a conduta dos indivíduos. Tais regras podem ser observadas nos hábitos e costumes de uma sociedade, bem como na legislação vigente (DURKHEIM, 2008:41). Mas, nem todo hábito coletivo é moral, segundo o autor.

A moral, nessa perspectiva, sobrevive ao tempo e às gerações. Por causa dessa ancestralidade e transcendência da moralidade, os povos antigos identificaram na moral uma relação com a divindade. Mas, segundo Durkheim, de fato ela é algo que nos ultrapassa, que

---

<sup>19</sup> Embora defenda as instituições representativas das classes profissionais (os sindicatos, por exemplo) como forças intermediárias por excelência, Durkheim entende que tais coletivos ainda não desfrutam de respeito suficiente. Esse aspecto do debate sobre a organização social pautada pela divisão do trabalho parece bastante atual, tendo em vista uma certa crise de representatividade observada na contemporaneidade. Essa questão será melhor desenvolvida no tópico sobre solidariedade social a seguir.

perdura no tempo e que se impõe a nós (DURKHEIM, 2008:43). A moral é constituída de uma autoridade que se faz perceber pelos mandamentos prescritos e impostos aos indivíduos como regras de conduta criadas e estabelecidas por nossos antepassados, pelos pioneiros da nossa profissão ou por aqueles que simplesmente se defrontaram com certas situações antes de nós e acabaram estabelecendo uma forma de reação ou de comportamento que foi se fixando ao longo do tempo e nos aparece agora como uma prescrição, ou seja, como regra.

Além de servir como parâmetro para a vida social, as regras morais também são importantes para conduzir e formar a personalidade de cada indivíduo. Isto porque o controle das paixões e das vontades pessoais só se dá na medida em que estas encontram uma força que as oprime, do contrário, os indivíduos viveriam suas vontades de forma ilimitada. Esse cenário seria, segundo Durkheim, não apenas desastroso para a sociedade como para o próprio indivíduo que, conduzido por sentimentos e impulsos fortuitos, se tornaria um escravo impotente de si mesmo (DURKHEIM, 2008:58). Sem conseguir desenvolver o autocontrole necessário para a vida em sociedade, o indivíduo se perde num infinito de possibilidades. A relação entre paixão pessoal e autocontrole, orientado moralmente, é o que permite ao indivíduo imprimir sua marca na vida em sociedade; é a partir desse embate que se estabelecem as marcas da personalidade, segundo Durkheim.

Num caso extremo em que as forças morais não são mais suficientemente fortes para conter as paixões individuais, o ilimitado toma conta. Isso significa que a autoridade moral está enfraquecida e não tem mais força suficiente para conter os ânimos. Esse tipo de dinâmica se estabelece em momentos intermediários “nos quais o sistema moral vigente durante séculos se encontra debilitado, sem capacidade de responder às exigências das novas condições da existência humana, e em que ainda não se formou um sistema novo para substituir aquele que se esvaiu” (DURKHEIM, 2008:57).

Assim, por ser a dinâmica social caracterizada por um constante estado de mudança, a moral precisa ser suficientemente flexível para acompanhar as transformações (DURKHEIM, 2008:66). Dessa forma, Durkheim enfatiza a capacidade de adaptação constante das regras morais à realidade de uma determinada sociedade e coloca em evidência que a moral nunca pode ser atribuída a padrões de comportamento que tenham como beneficiário um indivíduo, nem mesmo vários indivíduos observados em sua singularidade. Para o autor, o objetivo de tais regras é sempre em benefício da sociedade ou do grupo social, isto é, da coletividade (DURKHEIM, 2008:72).

Uma vez que a moralidade pressupõe um processo coletivo, as regras morais vinculam os indivíduos a um grupo social (DURKHEIM, 2008:76). Tal coletividade pode ser observada

em várias instâncias diferentes como a família, a pátria e a própria humanidade. Por ser a ideia desta última um tanto vaga, na opinião de Durkheim, as relações que a supõe são de ordem ideal. Já aquelas que dizem respeito aos vínculos com o país são de responsabilidade da educação moral. É a escola que irá ensinar as regras morais que criam vínculos entre os indivíduos e o Estado, é dela a responsabilidade de iniciar as crianças nessa dinâmica do maior grupo, com exceção da humanidade, no qual se tem participação (DURKHEIM, 2008:89).

As relações entre indivíduo e coletividade, pensadas a partir dos vínculos morais que as regulam, não devem ser observadas como oposição. Na opinião de Durkheim, o indivíduo enquanto ser social é fruto da sociedade e esta, por sua vez, existe e se manifesta através dele.

(...) há em nós uma variedade de estados que exprimem algo que é diferente de nós, a saber, a sociedade; esses estados são a sociedade que vive e age dentro de nós. Sem dúvida, ela nos ultrapassa e nos transborda, porque é infinitamente mais vasta que nosso ser individual, mas, por outro lado, nos penetra por todas as partes (DURKHEIM, 2008:82).

Longe de perceber um antagonismo entre um e outro, Durkheim acredita que indivíduo e sociedade se confundem e se misturam; são dois elementos imbricados que só existem nessa relação, isto é, sua existência só se dá em conjunto e seriam impensáveis como elementos autônomos e independentes um do outro.

A força moral observada por meio das regras de conduta conhecidas e respeitadas pelos indivíduos são, na verdade, manifestações da sociedade. Essa força que impele cada um de nós e ao mesmo tempo nos faz sentir parte da coletividade é a percepção da sociedade que existe em nós e ao nosso redor. Assim, tanto a disciplina (autoridade) como a adesão coletiva, elencadas por Durkheim como elementos essenciais da moral, são manifestações sensíveis da sociedade (DURKHEIM, 2008:100).

Se a sociedade é o fim da moral, ela é também a sua construtora. (...) esses princípios [morais] (...) só podem surgir das relações que se estabelecem entre os indivíduos associados; eles traduzem a vida do grupo ou dos grupos aos quais se referem (DURKHEIM, 2008:95).

Da mesma forma como o sentimento religioso, na verdade, é uma percepção da sociedade que, em sua imaterialidade, só se faz notar por seus efeitos, a moral também é uma manifestação sensível da sociedade – seja pela autoridade que exerce sobre nossas consciências, seja pelo sentimento de participação ou vinculação a algo que nos supera.

Essa dupla relação da moral – que ora é fonte da percepção de pertencimento, ora emana uma autoridade que se impõe aos indivíduos – deve ser apreendida como aspectos

diferentes de uma mesma realidade. Assim, a moral, como manifestação sensível da sociedade, se revela como um bem e como um dever.

(...) é fácil perceber que o dever é a sociedade enquanto ela nos impõe regras, estabelece limites à nossa natureza; enquanto o bem é a sociedade enquanto uma realidade mais rica do que a nossa, à qual aderimos e com isso enriquecemos nossa própria existência. É, portanto, o mesmo sentimento que se exprime de uma parte e de outra, qual seja, o de que a moral se apresenta a nós sob um duplo aspecto: aqui, como uma legislação imperativa e que reclama de nós uma completa obediência, lá, como um magnífico ideal ao qual a sensibilidade aspira espontaneamente (DURKHEIM, 2008:104).

Durkheim insiste em não separar esses dois elementos da moral e afirma que é possível observar a predominância de um em detrimento do outro nas atitudes de certas pessoas, bem como no padrão de comportamento social em certos momentos históricos. Porém, é impossível que uma pessoa ou uma sociedade possa apresentar uma moral que não possua ambos (DURKHEIM, 2008:106).

Ainda nesse debate sobre a organização da vida em sociedade, baseada em regras e valores compartilhados e, ao mesmo tempo, impostos, surge um outro conceito durkheimiano que precisa ser (re)avaliado. Trata-se da noção de anomia que aparece com maior destaque no livro “O suicídio” (2004b), um dos principais trabalhos do autor e, ainda hoje, considerado uma obra-prima do ponto de vista metodológico. O tema será aprofundado no próximo tópico.

#### 4.1 Crise de valores: anomia social

A postura de Durkheim diante dos fenômenos por ele estudados e sua orientação teórico-metodológica passaram por transformações ao longo de sua carreira. Em “As regras do método sociológico” (2007), o autor apresenta um rigor racionalista extremado, como já mencionado anteriormente, e uma rejeição à subjetividade. Mas, logo nos trabalhos subsequentes, essa postura é atenuada e será ainda menos rigorosa em seus últimos cursos e seminários. Nas aulas proferidas e, posteriormente, transformadas no livro “Lições de sociologia” (2002), encontram-se dados interessantes a respeito dessas mudanças.

Na introdução da versão original do livro, Georges Davy – sociólogo francês – faz uma retomada do pensamento de Durkheim e enfatiza as diferenças entre as grandes pesquisas realizadas pelo autor e sua proposta de método sociológico. É nítido, segundo Davy, que o rigor científico apresentado por Durkheim em “As regras do método sociológico” acaba sendo suavizado no decorrer de sua trajetória. Um dos destaques dessa mudança de postura está relacionado à concepção de sujeito social que, fruto do meio e atravessado por um feixe de correntes sociais, passa a ser observado em sua singularidade. Embora, o indivíduo seja tido como ‘resultado’ da sociedade, sua individualidade se torna parte da concepção de sujeito social durkheimiana. Talvez esse aspecto do pensamento de Durkheim seja um dos que mais se flexibiliza ao longo de sua carreira. Mas, a sociologia permanece para o autor a ciência que, além de avaliar e analisar o social, busca saídas para os problemas enfrentados pela sociedade. A prescrição se faz presente na fala de Durkheim, seja para reforçar valores que ajudam a manter a coesão social e o respeito à diversidade, seja para desenvolver novas fórmulas de convivência coletiva que melhorem as condições de vida.

Nessa perspectiva, parece interessante retomar o estudo sobre o suicídio feito por Durkheim. O autor consegue, na pesquisa, colocar à prova algumas de suas principais bases metodológicas e esclarece a necessidade de se conhecer a fundo os impactos das rápidas transformações sociais verificadas no capitalismo. Para iniciar o tema, Durkheim busca uma definição de suicídio que passará a ser compreendido em seu estudo como “todo caso de morte que resulta direta ou indiretamente de um ato, positivo ou negativo, realizado pela própria vítima e que ela sabia que produziria esse resultado” (DURKHEIM, 2004b:14). O que Durkheim busca identificar são as forças coletivas que contribuem para a ação individual, por isso as taxas com as quais irá trabalhar são elaboradas como tendências ao suicídio observadas em certos momentos de determinadas sociedades (DURKHEIM, 2004b:19).

Com base nas estatísticas disponíveis, Durkheim consegue inferir que algumas das ideias mais recorrentes a respeito desse tipo de morte não se confirmam. Entre tais premissões, que acabam sendo empiricamente desmentidas, está a suposta relação entre suicídio, alcoolismo e loucura. Outra característica pertinente desse fenômeno social revelada pela pesquisa diz respeito ao perfil preponderantemente masculino das mortes autoprovocadas. Dessa forma, Durkheim revela que “o suicídio é uma manifestação essencialmente masculina” (DURKHEIM, 2004b:52) e “não é uma loucura distinta” (DURKHEIM, 2004b:38). O autor observa também uma estreita relação entre os números de suicídio e o adensamento das populações urbanas. “Em nenhum outro lugar eles [os suicídios] são tão numerosos quanto nas grandes cidades” (DURKHEIM, 2004b:96).

Outro aspecto coletivo do suicídio, avaliado por Durkheim, é a imitação, tida, na época, como causadora de várias mortes. Primeiro, o autor definirá imitação como uma ação repetida por um sujeito sem reflexão anterior, como um bocejo ou um sorriso; portanto, seriam atitudes realizadas automaticamente. As demais formas de imitação citadas pelos pesquisadores da época são recusadas pelo autor por indicarem, na verdade, a influência do meio social. Para Durkheim, essa influência exercida pelo meio e pelos indivíduos mutuamente é o “estado coletivo” (DURKHEIM, 2004b:134) e isso nada tem a ver com imitação. “(...) não há aqui nem modelos nem cópias. Há penetração, fusão de um certo número de estados no seio de um outro que se distingue deles: é o estado coletivo” (DURKHEIM, 2004b:134).

Uma pessoa pode, na perspectiva durkheimiana, imitar a forma de provocar o suicídio, mas isso só ocorrerá na medida em que este indivíduo já possuir a intenção de se matar. Por isso, é possível afirmar que há uma certa contribuição da imprensa – Durkheim se refere aos jornais impressos – em reiteradas mortes autoprovocadas num determinado lugar, de uma mesma maneira. Mas, isso não significa que a simples divulgação da notícia de uma primeira ocorrência seja a causa das demais mortes, afinal elas só se realizam quando há essa precondição citada. Paralelamente, a maneira como a informação é tratada também pode influenciar os suicidas, segundo o autor.

Na realidade, o que pode contribuir para o desenvolvimento do suicídio ou do assassinio não é o fato de se falar nisso, é a maneira pela qual se fala. Onde essas práticas são abominadas, os sentimentos que despertam traduzem-se através dos relatos que se fazem delas e, por conseguinte, neutralizam mais do que excitam as predisposições individuais. Ao contrário, quando a sociedade está moralmente desamparada, seu estado de incerteza inspira-lhe uma espécie de indulgência para com os atos imorais, a qual se expressa involuntariamente todas as vezes que se fala neles e torna sua imoralidade menos perceptível. Então o exemplo, de fato, é de se temer,

não por exemplo, mas porque a tolerância ou a indiferença social diminuem a distância que ele deveria inspirar (DURKHEIM, 2004b:160).

Na tentativa de identificar a interferência do meio social nas ondas suicidógenas, Durkheim nota que os vínculos sociais enfraquecidos contribuem significativamente para o aumento dos casos. Segundo o autor, entre as populações praticantes de religiões cujo individualismo é exacerbado em detrimento à vida em grupo, os índices são maiores (DURKHEIM, 2004b:201). Haveria também uma influência da vida familiar e política nas taxas, o que reforçaria a importância dos vínculos coletivos. Nos períodos de efervescência política, por exemplo, os índices de suicídio tendem a cair.

(...) as grandes comoções sociais, assim como as grandes guerras, avivam os sentimentos coletivos, estimulam o espírito de partido e o patriotismo, a fé política e a fé nacional, e, concentrando as atividades com vistas a um mesmo objetivo, determinam, pelo menos por algum tempo, uma integração mais forte da sociedade. Não é à crise que se deve a influência salutar cuja existência acabamos de estabelecer, mas às lutas causadas por essa crise. Como elas obrigam os homens a se aproximar para enfrentar o perigo comum, o indivíduo pensa menos em si e mais na coisa comum (DURKHEIM, 2004b:257).

Durkheim percebe que o suicídio tende a crescer na razão exatamente inversa ao grau de integração social de uma determinada sociedade (DURKHEIM, 2004b:257). Assim, quanto menos afeito ao coletivo e mais individualista for o sujeito social, maior propensão ele terá para cometer o suicídio. A esse tipo de ocorrência, por revelar o enaltecimento do individualismo, Durkheim sugeriu nomear de suicídio egoísta (DURKHEIM, 2004b:259).

Um segundo tipo de suicídio analisado por Durkheim é o altruísta – aqui, ao contrário do anterior, a integração à sociedade é tamanha que facilita e, em algumas situações, provoca a morte (DURKHEIM, 2004b:269). Existem três variações de suicídio altruísta, observadas pelo autor, as formas obrigatória, facultativa e mística (DURKHEIM, 2004b:283). No primeiro caso, “o homem se mata, não é porque se arroga o direito, mas, o que é bem diferente, *porque tem o dever* (grifo do autor)” (DURKHEIM, 2004b:272). Esses são os casos de povos que obrigam os súditos a se matarem quando seu amo morre ou a esposa no caso da morte do marido. Assim, a pessoa é obrigada a cometer o suicídio por uma questão cultural ou de regra moral. No caso do suicídio altruísta facultativo, a vida tem tão pouco valor que o indivíduo dispõe dela com muita facilidade. Durkheim cita alguns exemplos de povos em que a vida era trocada por vinho, ouro ou qualquer coisa banal; pessoas que são levadas ao suicídio porque se sentiram traídas ou envergonhadas perante o grupo. Nessas situações, a decisão pela morte não é imposta, mas sofre influência do pouco valor atribuído ao indivíduo. Casos desse tipo de morte são também observados em sociedades mais complexas, sendo suas

ocorrências anotadas em certos grupos como as forças armadas. Durkheim atesta que nas nações europeias, esse tipo de suicídio se encontra em estado crônico no exército (DURKHEIM, 2004b:284). Por último, os suicídios místicos são relativos às ocorrências provocadas por religiosos que acreditam na purificação da alma, na vida após a morte e na possibilidade de transcender pela ação suicida; são mortes rituais e podem ser coletivas.

Um terceiro tipo de suicídio classificado por Durkheim é aquele originado nos estados de **anomia social**, isto é, o suicídio anômico. Nestes casos, a regulamentação social, baseada nas regras morais, de alguma maneira não corresponde às necessidades do indivíduo. **A falta de parâmetros para orientar a vida em sociedade** causa um desconforto que pode, por vezes, resultar em suicídio. Durkheim apresenta duas situações em que se verifica esse tipo de morte autoprovocada, as crises financeiras e econômicas e a flexibilização das regras matrimoniais. A que interessa, particularmente aqui, é a primeira justamente pelo fato de que o estado de anomia por ela revelado parece ser uma constante na sociedade capitalista. “Há um século [o texto é original de 1897], com efeito, o progresso econômico tem consistido principalmente em liberar as relações industriais de toda regulamentação” (DURKHEIM, 2004b:323). Essa falta de regulação, segundo o autor, e o aumento insano das aspirações criam um ambiente propício para o descontentamento e para o suicídio. Essas paixões descontroladas se assemelham à falta de limites impostos a estudantes dentro de uma escola em crise. Nesse sentido, Durkheim recupera a importância atribuída às regras morais como forma de compreender os efeitos danosos da anomia para os sujeitos sociais.

No desenvolvimento desse estado anômico, a sociedade capitalista se mostra mais propensa a uma situação permanente de crise do que seria, de tudo, desejado. Esses sentimentos relativos ao mundo do comércio extrapolam os limites desse setor da sociedade e passam, segundo o autor, a influenciar amplamente a vida social.

Eis a razão que reina nessa parte da sociedade [o mundo do comércio] mas que, dela, estendeu-se para o resto. É que nela o estado de crise e anomia é, por assim dizer, normal. (...) Temos sede de coisas novas, de prazeres ignorados, de sensações inominadas, mas que perdemos todo o sabor assim que se tornam conhecidas. Então, ao sobrevir o menor revés, não temos forças para suportá-lo. A febre despenca e percebemos que o tumulto era estéril e que todas aquelas sensações novas, indefinidamente acumuladas, não conseguiram constituir um sólido capital de felicidade do qual pudéssemos viver nos dias de provações (DURKHEIM, 2004b:325-326).

A percepção de que se está num estado de busca eterna por saciar as vontades e as paixões causa frustração. A descrição apresentada por Durkheim muito se assemelha ao que atualmente vem sendo chamado de consumismo.

Chega-se, com base nos dados apresentados pelo autor, à conclusão de que existem três tipos distintos de suicídio, o egoísta, o altruísta (que possui três variantes) e o anômico. Durkheim afirma que ao observá-los em situações individualizadas é possível perceber que um mesmo suicida pode ser levado a tirar sua vida por razões que correspondam a mais de um dos tipos classificados (DURKHEIM, 2004b:378). Ainda na perspectiva da “individualização” do fenômeno, mesmo que a probabilidade do suicídio (como demonstram os dados estatísticos) seja ínfima, próxima de zero, as ondas suicidógenas correspondem a uma característica social permanente. As permanências, isto é, os fenômenos verificados ao longo do tempo numa dada sociedade não se alteram com facilidade de uma geração para outra. Na verdade, para haver uma mudança ou mesmo o desaparecimento completo de um determinado fato social, é necessário um período bastante alargado, mesmo quando se trata de situações que se manifestam, como o suicídio, num número reduzido de ocorrências. Tal fenômeno pode até parecer uma exceção, mas não é. Segundo Durkheim, sua pequena incidência se deve à força do fenômeno que, por sua baixa intensidade, não é capaz de interferir na vida de uma parcela significativa da sociedade.

**Durkheim defende, assim, que a propensão ao suicídio não é individual, mas sim coletiva.** A própria variação das ocorrências se dá de forma a indicar sua característica social, pois é possível observar aumento nas taxas em situações pontuais e, por outro lado, estabilidade nos números quando não são anotados fatos que possam fortalecer a onda suicidógena. Para o autor, mesmo tendo causas coletivas, essa perspectiva sobre o suicídio não se opõe à ideia de livre-arbítrio defendida pela sociedade capitalista. **Não se trata, portanto, da negação da capacidade de decisão do indivíduo, mas sim da constatação de que os fenômenos sociais são quase tão tangíveis quanto epidemias viróticas** (DURKHEIM, 2004b:419). Dessa forma, é difícil saber quantos serão contaminados, quantos irão sucumbir nessa onda de contágio. Mesmo que sua força seja diminuta, toda epidemia causa temor por representar **um dano real potencial** na vida das pessoas, da mesma forma acontece com as ondas suicidógenas – com a diferença de que estas não são esporádicas.

Sobre a possibilidade de pensar o suicídio como uma atitude que confronta a moral social, Durkheim retoma historicamente as punições e o entendimento sobre o tema. De acordo com o autor, é possível verificar a existência de dois momentos distintos na “história do suicídio”; o primeiro é marcado por uma proibição do ato que só poderia ser executado mediante autorização do Estado ou do poder instituído e o segundo é caracterizado por uma aversão e uma condenação total (DURKHEIM, 2004b:430). Com o passar do tempo, a

proibição dessa atitude se torna ainda mais forte. A resposta para isso, segundo Durkheim, está naquilo que mantém alguma afinidade entre os sujeitos das sociedades complexas.

(...) vemos aproximar-se o momento em que não haverá mais nada em comum entre todos os membros de um mesmo grupo humano, a não ser o fato de serem homens. Nessas condições, é inevitável que a sensibilidade coletiva se apegue com todas as forças a esse único objeto que lhe resta e que ela lhe confira, por isso mesmo, um valor incomparável. Uma vez que a pessoa humana é a única que toca unanimemente todos os corações (DURKHEIM, 2004b:435-436).

Assim, a humanidade se torna o vínculo universal por excelência e a sociedade a elevará de tal forma que o respeito a ela dirigido será compatível ao de um ídolo religioso (DURKHEIM, 2004b:431). A preservação da pessoa humana fará com que o suicídio, bem como todo crime contra a vida, seja considerado abominável e avesso à moralidade respeitada.

Mesmo com essa posição pró pessoa humana, o suicídio se coloca como um mal resultante da evolução da civilização que enaltece o individualismo. Mas, isso não seria, segundo Durkheim, uma condição imprescindível para esse avanço (DURKHEIM, 2004b:481). **É possível encontrar formas de lidar com esse desprezo e esse ‘descolamento’ das consciências individuais em relação à coletividade, o que certamente contribui para diminuir as mortes autoprovocadas. O autor enfatiza que a resposta está no fortalecimento dos vínculos coletivos; para ele, a fonte mais produtiva de vinculação social na configuração contemporânea é o grupo profissional.**

(...) só há uma força moral capaz de constituir a lei para os homens; mas ainda assim é preciso que ela esteja suficientemente envolvida com as coisas deste mundo para poder estimar seu verdadeiro valor. **O grupo profissional** (grifo nosso) apresenta essa dupla característica. Por ser um grupo, domina os homens de uma altura suficiente para estabelecer limites a suas cobiças; mas vive muito de sua vida para não simpatizar com suas necessidades (DURKHEIM, 2004b:502-503).

Com efeito, o Estado não tem essa capacidade, embora ele tenha se tornado o centro da organização social e esteja passando por um processo de hipertrofia. Seu distanciamento da vida cotidiana faz com que os vínculos entre ele e os indivíduos se tornem efêmeros e, por isso, Durkheim defende a necessidade de preencher esse espaço – conforme apontado no tópico anterior – com a participação de representações coletivas intermediárias. Ele se refere obviamente aos agrupamentos profissionais. Mas, tais coletivos ainda precisariam se desenvolver para ocupar com eficácia esse espaço e esse papel na organização da vida em sociedade. Quando esses grupos profissionais atingirem a capacidade, pensada por Durkheim (DURKHEIM, 2004b:497-498), eles poderão fomentar nos indivíduos os **“sentimentos de solidariedade que são ainda quase desconhecidos”** (DURKHEIM, 2004b:498).

## 4.2 Grupo profissional e solidariedade social

Na perspectiva de Durkheim, a sociedade capitalista demanda, por sua própria configuração, o desenvolvimento de forças sociais que façam a mediação das relações entre Estado – cada vez mais hipertrofiado – e indivíduos. Pelo status do fenômeno da divisão do trabalho, o sociólogo francês aponta serem os grupos profissionais as fontes intermediárias por excelência, nesse processo. Segundo o autor, o grupo (ou a corporação) profissional não apenas oferece parâmetros (regras de conduta) para a vida dos indivíduos como também é fonte de vida *sui generis* (DURKHEIM, 2004a:XXXIV). Nesse sentido, o grupo profissional e todas as suas formas de representação – as associações e as demais entidades que representam a classe, por exemplo – poderiam preencher um espaço entre o Estado e as pessoas, poderiam mediar as relações entre as regras macrossociais e a vida cotidiana dos indivíduos. Isso, inclusive, equilibraria o poder do Estado e de suas instâncias reguladoras, bem como permitiria levar a essas instâncias as demandas dos indivíduos agrupados.

Esse processo é permitido ou possibilitado pela própria convivência entre os indivíduos que executam determinada atividade de trabalho.

(...) é impossível que homens vivam juntos, estejam regularmente em contato, sem adquirirem o sentimento do todo que formam por sua união, sem que se apeguem a esse todo, se preocupem com seus interesses e o levem em conta em sua conduta. Ora, esse apego a algo que supera o indivíduo, essa subordinação dos interesses particulares ao interesse geral, é a própria fonte de toda atividade moral (DURKHEIM, 2004a:XXI).

Mas, ao contrário do que possa parecer num primeiro momento, esse processo não se restringe a ambientes concretamente definidos. Em outras palavras, a convivência, o compartilhamento se dá entre indivíduos que possuem uma atividade comum, independentemente de sua proximidade física. Na ‘nova’ configuração social, que extrapola os limites municipais e até nacionais, as corporações profissionais também ganharão dimensão internacional (DURKHEIM, 2004a:XXXII). Assim, mais do que as relações observadas num ambiente concreto de trabalho, esse processo de vinculação coletiva se dá num âmbito mais ampliado da vida social.

Já na Introdução do livro “Da divisão do trabalho social” (2004a), Durkheim expõe sua perspectiva sobre a divisão do trabalho como um fenômeno social que se impõe em todas as esferas da sociedade capitalista. Não se trata, portanto, de uma divisão limitada à produção industrial ou ao comércio, mas sim de um processo que define esta organização social.

Mas, a divisão do trabalho não é específica do mundo econômico: podemos observar sua influência crescente nas regiões mais diferentes da sociedade.

As funções políticas, administrativas, jurídicas especializam-se cada vez mais. O mesmo ocorre com as funções artísticas e científicas. (...) De Candolle prevê que, num dia próximo, a profissão de cientista e a de professor, ainda hoje tão intimamente ligadas, se dissociarão definitivamente (DURKHEIM, 2004a: 2-3).

**Assim como a divisão do trabalho não se restringe à produção industrial ou ao mercado produtivo, a solidariedade social que ela cria será observada em várias situações e terá um efeito moral de suma importância nessa sociedade.**

(...) e é essa partilha de funções, ou, para empregarmos a expressão consagrada, essa divisão do trabalho que determina essas relações de amizade. Somos levados, assim, a considerar a divisão do trabalho sob um novo aspecto. Nesse caso, de fato, os serviços econômicos que ela pode prestar são pouca coisa em comparação com o efeito moral que ela produz, e sua verdadeira função é criar entre duas ou várias pessoas um sentimento de solidariedade (DURKHEIM, 2004a:21).

Durkheim chama a atenção para a possibilidade de perceber as formas de solidariedade social, apesar de sua imaterialidade, por meio de efeitos sensíveis. “(...) onde existe a solidariedade social, apesar de seu caráter imaterial, ela não permanece no estado de pura potencialidade, mas manifesta sua presença através de efeitos sensíveis” (DURKHEIM, 2004a:31). As regras morais reconhecidas e respeitadas pela consciência coletiva também são notadas por seus efeitos sensíveis, dentre os quais o autor destaca o *direito repressivo*. A relação entre as punições e os costumes da sociedade é tamanha que nas leis desse tipo de direito normalmente não há a prescrição daquilo que se espera do indivíduo, há apenas a indicação da pena a ser aplicada. Em outras palavras, o costume (o valor) é tão arraigado e difundido que não é preciso apresentá-lo, escrevê-lo, todos o conhecem e o respeitam. Um exemplo é o assassinato; não existe na legislação a defesa de uma conduta de proteção e valorização da vida, apenas estão estipuladas as punições para quem causa a morte de outrem (DURKHEIM, 2004a:45).

Os costumes coletivos referidos por Durkheim fazem parte da *consciência coletiva* que não está limitada a um espaço e a um tempo específicos e, muitas vezes, sua permanência ultrapassa gerações.

O conjunto das crenças e dos sentimentos comuns à média dos membros de uma mesma sociedade forma um sistema determinado que tem vida própria; podemos chama-lo de *consciência coletiva* ou *comum* (grifo do autor). Sem dúvida, ela não tem por substrato um órgão único; ela é, por definição, difusa em toda a extensão da sociedade (...) É a mesma no Norte e no Sul, nas grandes e nas pequenas cidades, nas diferentes profissões. Do mesmo modo, ela não muda a cada geração, mas liga umas às outras as gerações sucessivas (DURKHEIM, 2004a:50).

Segundo Durkheim, quanto menos complexa for a sociedade, maior será a adesão a essa consciência coletiva (DURKHEIM, 2004a:56). Mas, ela *persiste* em todas as sociedades e é a fonte da solidariedade social baseada nas similitudes dos indivíduos que se reconhecem em seu respeito, ou adesão, a certos valores morais.

Há em nós duas consciências: uma contém apenas estados que são pessoais a cada um de nós e nos caracterizam, ao passo que os estados que a outra compreende são comuns a toda a sociedade. (...) embora distintas, essas duas consciências são ligadas uma à outra, pois, em suma, elas constituem uma só coisa, tendo para as duas um só e mesmo substrato orgânico. Logo, elas são solidárias. Daí resulta uma solidariedade *sui generis* que, nascida das semelhanças, vincula diretamente o indivíduo à sociedade (DURKHEIM, 2004a:79).

Essa vinculação do indivíduo à sociedade marcará, inclusive, a maneira como as punições estabelecidas pelo direito serão definidas. De certa forma, o castigo atribuído a quem desrespeita as regras serve mais como reforço da moral compartilhada pela consciência coletiva do que como vingança ou punição contra o transgressor. Segundo Durkheim, isso pode ser atestado ao se observar os vários tipos de direito, as penas aplicadas em cada tipo de crime e a dimensão real para a sociedade que cada delito apresenta. As maiores punições são observadas em situações que não representam um atentado real contra a integridade da sociedade, mas são atitudes que confrontam crenças morais – muito mais antigas do que nossas nações (DURKHEIM, 2004a:63-64) – que fazem parte da consciência coletiva.

Ao lado dessas crenças morais que perduram no tempo e no espaço, existem outras formas de regulação social, orientadas pelo direito, que parecem – e apenas parecem – fugir a essa lógica. Durkheim trata do direito restitutivo em suas várias facetas (direitos trabalhista, administrativo, consular, entre outros) para demonstrar que há certas situações em que os indivíduos são diretamente colocados em contato (e contrato) uns com os outros, isto é, as consciências individuais seriam colocadas em relação sem intermediários. Mas, mesmo nesses casos, os contratos estabelecidos entre particulares só têm validade na medida em que levam em consideração os valores respaldados pela sociedade (DURKHEIM, 2004a:89). Isso significaria dizer que mesmo no âmbito do direito privado, os contratos ou demais formas de relação firmadas só terão validade na medida em que encontrarem consonância com a moralidade vigente na própria sociedade.

Essa característica da dinâmica social, que impõe uma correlação entre consciência coletiva e individual, também implica na coexistência de dois tipos de solidariedade social. Uma delas pressupõe uma ligação direta entre indivíduo e sociedade e se baseia nas similitudes entre as pessoas. A sociedade será observada, no caso desse tipo de solidariedade,

como “um conjunto mais ou menos organizado de crenças e de sentimentos comuns a todos os membros do grupo” (DURKHEIM, 2004a:106). Já a outra forma de solidariedade é baseada nas diferenças entre as partes que compõem a sociedade, o que resulta do processo de divisão do trabalho. Nesse caso, a sociedade é tida como “um sistema de funções diferentes e especiais unidas por relações definidas” (DURKHEIM, 2004a:106). Mas, ambas formas de solidariedade e suas caracterizações da sociedade são, na verdade, duas facetas de uma mesma organização social, de acordo com o autor.

A solidariedade gerada pelas similitudes “se encontra em seu apogeu quando a consciência coletiva recobre exatamente nossa consciência total e coincide em todos os pontos com ela” (DURKHEIM, 2004a:107). Nesse momento, “não somos mais nós mesmos, e sim o ser coletivo” (DURKHEIM, 2004a:107). A esse tipo de solidariedade, Durkheim nomeou de *mecânica*.

A forma de solidariedade gerada pela diferença, por sua vez, é produzida pela divisão do trabalho e “só é possível se cada um tiver uma esfera de ação” (DURKHEIM, 2004a:108). Nesse caso, a consciência coletiva não domina totalmente a consciência individual em que serão estabelecidas “funções especiais que ela [a consciência coletiva] não pode regulamentar; e quanto mais essa região for extensa, mais forte é a coesão que resulta dessa solidariedade” (DURKHEIM, 2004a:107). Essa forma de solidariedade social Durkheim chamou de *orgânica*.

O autor defende que a diversidade social observada nas sociedades complexas, como a capitalista, é resultado da divisão do trabalho. Justamente por isso, a forma de solidariedade que se esperaria encontrar de forma mais recorrente, no capitalismo, é a *orgânica*. Afinal, na medida em que a divisão do trabalho se expande, a consciência coletiva ou comum perde importância e, em consequência, a solidariedade *mecânica* tende a regredir. Para Durkheim, o indivíduo que vivencia a forma *mecânica* de solidariedade social não pode viver fora do grupo e seus laços, por mais contraditório que isso possa parecer, são mais frágeis e podem ser rompidos e refeitos com certa facilidade (DURKHEIM, 2004a:132). Isso explicaria, por exemplo, porque para tais indivíduos ser ‘capturado’ e inserido num novo grupo é mais fácil do que para aqueles que vivem numa sociedade marcada pela forma *orgânica* de solidariedade.

O individualismo – marca das organizações sociais onde a forma *mecânica* de solidariedade social, acima descrita, diminui – não é novidade e nem uma exclusividade da sociedade capitalista, segundo o autor. Mesmo que esse processo esteja bastante vinculado ao aumento da diversidade social, propiciada pela divisão do trabalho, ele não pode ser tido

como resultado inevitável desse modelo social. O que se denota disso tudo, de acordo com Durkheim, é que realmente há uma diminuição da presença da consciência coletiva na organização da vida em sociedade.

É a divisão do trabalho que, cada vez mais, cumpre um papel exercido outrora pela consciência comum; é principalmente ela que mantém juntos os agregados sociais dos tipos superiores. Eis uma função da divisão do trabalho muito mais importante do que a que lhe é de ordinário reconhecida pelos economistas (DURKHEIM, 2004a:156).

Para demarcar ainda mais as diferenças entre a sociedade onde prevalece a solidariedade *mecânica* e a sociedade onde a forma *orgânica* de solidariedade social tem maior incidência, Durkheim aponta as características essenciais dos dois “tipos” sociais.

Se tentarmos constituir com o pensamento o tipo ideal de uma sociedade cuja coesão resultaria exclusivamente das semelhanças, deveremos concebê-la como uma massa absolutamente homogênea, cujas partes não se distinguiriam umas das outras e, por conseguinte, não seriam arranjadas entre si, uma massa que, em síntese, seria desprovida de qualquer forma definida e de qualquer organização. Seria o verdadeiro protoplasma social, o germe de que sairiam todos os tipos sociais. Propomos chamar de *horda* (grifo do autor) o agregado assim caracterizado (DURKHEIM, 2004a:157-158).

Esta seria uma descrição bastante aproximada dos tipos sociais onde a solidariedade se dá exclusivamente pelas similitudes dos indivíduos, isto é, a forma *mecânica*. Durkheim enfatiza que não há sociedade totalmente organizada sob essas condições, sempre existe algum tipo de divisão do trabalho e as formas de solidariedade social identificadas coexistem em graus de desenvolvimento diferentes.

Por sua vez, a realidade da sociedade cuja solidariedade preponderante é a *orgânica* terá como ‘marca’ a **interdependência dos grupos** caracterizados pela diversidade. Essa marca é essencial para entender o aspecto moralizante que ganha destaque nessa configuração social. Se, anteriormente, a família era o grupo que orientava a participação social e era a religião que organizava moralmente a vida em sociedade, nessa dinâmica baseada na *solidariedade orgânica*, o indivíduo encontrará no trabalho a diretriz para sua atuação em sociedade e a lógica da **interdependência dos grupos profissionais** apresentar-se-á como orientação para a moralidade social.

(...) um sistema de órgãos diferentes, cada um dos quais tem um papel especial e que são formados, eles próprios, de partes diferenciadas. Ao mesmo tempo que não têm a mesma natureza, os elementos sociais não estão dispostos da mesma maneira. (...) [eles estão] coordenados e subordinados uns aos outros em torno de um órgão central, que exerce sobre o resto do organismo uma ação moderadora. Esse próprio órgão não tem mais o mesmo caráter que no caso precedente, porque, se os outros dependem dele, por sua vez ele depende dos outros. (...) nele [nesse tipo social], os indivíduos não

mais são agrupados segundo suas relações de descendência, mas segundo a natureza particular da atividade social a que se consagram. Seu meio natural e necessário não é mais o meio natal, mas o meio profissional. Não é mais a consanguinidade, real ou fictícia, que assinala a posição de cada um, mas a função que ele desempenha (DURKHEIM, 2004a:165-166).

Além das diferenças observadas na organização da vida em sociedade, conforme apontado acima, Durkheim notará que a relação dos grupos sociais e o território por eles ocupado se tornará cada vez mais maleável. Isso significa que quanto maior o desenvolvimento da divisão do trabalho e da organização social baseada nesse processo, menor será o apego aos espaços físicos. Nesse sentido, os próprios grupos profissionais se ‘ligam’ de forma independente da localização geográfica de cada indivíduo participante deste coletivo.

É pertinente destacar a interferência do sentimento de interdependência nas relações entre os grupos especializados. Segundo Durkheim, é a percepção de estar sob uma lógica recíproca de dependência que evidenciará a moralidade presente nessa organização social. Em outras palavras, nos momentos em que essa percepção orienta as relações entre indivíduos marcados pela heterogeneidade originada pelas especializações profissionais, a *solidariedade orgânica* acontece. Assim, a orientação moral máxima dessa sociedade passa a ser aquilo que permite seu desenvolvimento – em todas as suas áreas, da indústria à música –, ou seja, a interdependência dos grupos especializados que se estabelece com o avançar da divisão do trabalho. Não se deve perder de vista que na partição do processo produtivo em etapas, desenvolvidas por especialistas, a concretização do ‘trabalho final’ só é possível na medida em que houver a colaboração, ou participação, dos vários grupos. Por isso, a interdependência se coloca como diretriz das relações sociais, mesmo quando não evidenciada.

Além de ser aquilo que permite a realização do processo produtivo, a dependência crescente entre os grupos especializados ocupará o espaço onde anteriormente encontrava-se o sentimento religioso. Conforme destacado por Durkheim em “As formas elementares da vida religiosa” (2003), longe de ser uma manifestação sobrenatural, a religiosidade é a percepção da própria sociedade se manifestando pelo e no indivíduo, isto é, o indivíduo se percebe como partícipe de algo que o supera em dimensão espacial, temporal, enfim. No capitalismo, com o avançar da divisão do trabalho e o aumento da importância das relações profissionais, esse sentimento de pertencimento passa a ser originado também – e, talvez, de forma mais contundente – pela atuação no e do grupo profissional. Como se fora um sentimento transcendental, a percepção de fazer parte de algo maior (a sociedade) se dá pela observação de que a realização dessa forma de organização social só se estabelece na relação dos grupos e indivíduos marcados pela diversidade – *sou parte desse algo que me supera*.

Durkheim acredita, e almeja, que um dia a sociedade chegará o mais próximo possível de um ideal em que as relações sociais estarão, em quase sua totalidade, pautadas de forma clara e evidente pela **interdependência solidária** dos grupos marcados pela diversidade.

Portanto, se esse tipo social não se observa em lugar nenhum no estado de pureza absoluta, do mesmo modo que em lugar nenhum a solidariedade orgânica se encontra só, pelo menos ele se diferencia cada vez mais de todo amálgama, do mesmo modo ela se torna cada vez mais preponderante. (...) virá o dia em que toda a nossa organização social e política terá uma base exclusivamente, ou quase exclusivamente, profissional (DURKHEIM, 2004a:174).

A sociedade capitalista é, talvez, a que mais se aproxima dessa forma de organização social idealizada por Durkheim. Mesmo que, como o próprio autor aponta, neste tipo de sociedade ainda se perceba a *solidariedade orgânica* mais como um potencial do que como uma constante, sua configuração ajuda a entender como seria possível ‘concretizar’ esse ideal.

Entre as críticas a Durkheim, encontra-se também a ideia de que o autor teria sido ingênuo em crer na possibilidade do desenvolvimento dessa sociedade ideal orientada pela *solidariedade orgânica*. Mas, é possível dizer que essa interpretação é, em algum grau, infundada. Durkheim reconhecia a distância entre a realidade da sociedade capitalista e a forma por ele idealizada. Em “Lições de Sociologia” (2002), o autor retoma esse debate sobre a divisão do trabalho e apresenta o problema ou o impasse que impediria o estabelecimento de uma vida coletiva pautada pelo respeito mútuo.

A dificuldade estaria, segundo Durkheim, na orientação dos grupos profissionais vinculados à indústria e ao comércio que apresentam um grau de coesão bastante limitado e reduzido. Diferentemente de profissões vinculadas diretamente ao Estado (como a educação, a administração pública, as forças armadas, entre outras) e aquelas que possuem um vínculo com a organização do social (o direito, por exemplo), as atividades econômicas não apresentam o grau de coesão e de solidariedade esperados. Assim, a moral profissional não se faz presente na vida dos indivíduos que se ocupam desse tipo de atividade (DURKHEIM, 2002:12). Essa situação é crescente nas sociedades capitalistas e isso causa uma certa desorganização, uma vez que os grupos secundários, que deveriam ser responsáveis pela mediação das relações entre o indivíduo e o Estado, não atuam ou não existem.

A ausência de um coletivo que realize essa mediação propicia, por um lado, a hipertrofia do Estado e, por outro, o afrouxamento dos vínculos sociais dos indivíduos com seus coletivos profissionais. Durkheim considera essa uma situação anárquica – talvez, mais

grave do que um estado de anomia<sup>20</sup> – e que custa caro à sociedade, daí sua insistência em recuperar a ideia de corporação profissional. Isso porque, segundo ele, todo grupo de trabalho é um ‘porto-seguro’ para o indivíduo que, ao se associar, se sente reconfortado por participar de um coletivo que o transcende (DURKHEIM, 2002:32). Esses grupos são garantia de que a vida profissional terá respaldo moral. Mas, para que as corporações voltem a exercer essa mediação e a ocupar esse espaço na vida das pessoas, é imprescindível que elas sejam reinventadas e respondam à nova configuração social que não é mais restrita ao espaço do município ou das antigas comunas (DURKHEIM, 2002:51) – essa ressalva é feita pelo autor para esclarecer que não se trata de defender a retomada das antigas corporações profissionais tal como existiam na Europa medieval.

Nesse sentido, Durkheim aponta uma necessidade e prescreve uma solução para a sociedade. Ele defende que a própria solidariedade social originada pelo trabalho precisa do reforço das corporações para se expandir e deixar de ser um fenômeno muito mais potencial do que real. Entre os leitores do autor, há uma interpretação corrente de que Durkheim creditaria aos sindicatos o papel da antiga corporação que ele tanto gostaria de reavivar, mas restam algumas dúvidas. O autor afirma que essa entidade de representação tem de ser um espaço (não, necessariamente, físico) de encontro dos profissionais e tem de defender perante o Estado os interesses de seus representados, além de ser uma fonte de orientação. Uma organização que parece exemplificar bem o que o autor espera dessa nova corporação é a Ordem dos Advogados. O grau de interferência e de regulação exercida por esta entidade é muito maior do que a dos sindicatos. Assim, fica difícil pensar que tanto sindicatos patronais como os dos trabalhadores teriam, nos moldes conhecidos, condições de exercer esse papel.

---

<sup>20</sup> A ausência desses grupos intermediários, orientados pela interdependência que marca o aspecto moral das relações sociais, é, nessa visão, uma das explicações para o constante estado de anomia do capitalismo. Veja passagem acima sobre o suicídio anômico e sua relação com o capitalismo orientado pela lógica do mercado e suas consequências na vida em sociedade.

## 5. A pesquisa empírica e os megaconceitos

Se em “O suicídio” (2004b), Durkheim usa estatística e números para desenvolver sua análise, em “As formas elementares da vida religiosa” (2003), o autor se aproxima da descrição densa nos moldes apresentados por Clifford Geertz. Portanto, esse movimento metodológico em que o pesquisador parece circular entre perspectivas macro e micro sociais é utilizado no estudo durkheimiano sobre as religiões.

Na presente pesquisa, um processo parecido ao realizado por Durkheim (2003) foi encaminhado. Para tanto, a orientação metodológica de Geertz, em que se propõe pensar as cenas urbanas *com* determinados megaconceitos, norteia o plano de trabalho. Partindo da revisão teórica realizada, duas perspectivas teóricas foram selecionadas e aproximadas.

É pertinente enfatizar a recorrência do status de *fenômeno em potencial* observado tanto na perspectiva de jornalismo como espaço de diálogo social, como na ideia de *solidariedade orgânica* presente nas relações sociais capitalistas. Esses são os dois megaconceitos acionados para a realização da presente pesquisa e ambos se apresentam como fenômenos que, apesar de sua imaterialidade e diminuta recorrência, são sensivelmente percebidos em algumas situações.

Além desse fator, que por si só não aproximaria as duas perspectivas, destaca-se outra característica comum que, esta sim, poderia justificar a utilização conjugada de jornalismo dialógico e *solidariedade orgânica*. Trata-se do potencial de contato afetivo entre diferentes, o encontro das diversidades pautado pela interdependência e, portanto, pelo respeito mútuo. **Na abordagem do jornalismo como espaço dialógico, observa-se um processo em que os representantes da diversidade social contemporânea podem ser colocados em contato, em relação a partir da mediação desempenhada pelo jornalista.** Obviamente que esse mediador social faz parte de um grupo profissional com identidade e conhecimento específicos, mas a diversidade do público é considerada também pela lógica do trabalho. Conforme exposto anteriormente, Durkheim atribui a heterogeneidade acentuada da sociedade capitalista à divisão do trabalho. Ora, se a identidade profissional ou a faceta da identidade social ligada ao trabalho é o que irá intensificar as diferenças entre os indivíduos na sociedade capitalista, parece evidente que a diversidade apresentada pelo público do jornalismo, bem como pelos protagonistas das narrativas jornalísticas, também seja observada pelo aspecto profissional.

Tanto pela pouca ocorrência – bem como pela permanência, conforme Durkheim observa com o fenômeno do suicídio –, como pela possibilidade do diálogo social, o jornalismo dialógico e a *solidariedade orgânica* parecem juntos contribuir para uma melhor compreensão de todos os nuances apresentados pela narrativa envolvendo o caminhoneiro na Marginal do rio Tietê, exposta no primeiro tópico da tese. Por isso, na análise que segue buscou-se aprofundar o conhecimento sobre o contexto urbano onde a cena se desenrolou, bem como sobre a experiência dos dois principais atores sociais que aparecem na situação narrada; respectivamente, o espaço urbano do trânsito da região metropolitana de São Paulo – com ênfase na capital paulista e na Marginal do rio Tietê –, o repórter de rádio que cobre o trânsito *in loco* e o caminhoneiro.

Conforme indica Geertz, toda etnografia tem como impulso inicial um *desvio* (GEERTZ, 2008:18). A partir do *desvio*, representado pela narrativa que abre esta parte da tese, alguns questionamentos sobre o papel do jornalista na sociedade contemporânea são levantados. Tais perguntas têm como objetivo central entender se é possível aprimorar a atuação desse profissional de forma que as ocorrências de situações dialógicas sejam mais numerosas. Num debate epistemológico sobre a profissão e a formação do jornalista na contemporaneidade, parece pertinente buscar na própria realidade do grupo profissional formas de responder às necessidades e aos anseios de quem atua na área. Mesmo que soe um tanto repetitivo, a comunicação jornalística está passando por uma crise. As novidades tecnológicas e o processo de precarização do trabalho e da formação desses comunicadores respondem, em grande medida, por uma situação angustiante.

Pesquisas recentes<sup>21</sup> expõem as dificuldades contemporâneas do fazer jornalístico e o afastamento do modelo de comunicação atual de uma perspectiva engajada. A dialogia orientadora da atuação do comunicador como agente social que tem a possibilidade de ampliar ou de facilitar o desenvolvimento da *solidariedade orgânica* se torna tão distante que mais parece um sonho idealizado, do que uma possibilidade tangível. **Mas, mesmo com todas essas barreiras que a realidade do trabalho apresenta, o diálogo acontece.** Isso indica ser plausível investigar como, em meio a uma situação supostamente adversa, o jornalista é capaz de criar uma intervenção dialógica, isto é, o **diálogo social solidário**<sup>22</sup>.

Se o Ronaldo Rodrigues – numa situação corriqueira da cobertura do trânsito – foi capaz de criar esse espaço dialógico e *solidário*, é possível que, ao imergir no contexto urbano

<sup>21</sup> Ver FIGARO, Roseli A. (Org.). **As mudanças no mundo do trabalho do jornalista**. São Paulo: Salta, 2013. ESSENFELDER, Renato. **O editor e seus labirintos: reflexos da crise de paradigmas do jornal impresso**. Tese de doutorado apresentada ao PPGCOM da ECA-USP, São Paulo: 2012.

<sup>22</sup> Esse termo, aspirante a conceito, se encontra melhor trabalhado no tópico 14 desta tese.

e observar de perto os atores sociais, descubra-se o que estaria além do conflito, da disputa e do distanciamento (individualismo) provocados pela dinâmica social contemporânea.

# **ESPAÇO II**

**Onde a pesquisa toma lugar**

*Eliézer logo compreendeu que São Paulo era uma cidade que, pela lógica, não poderia se mover – e entretanto se movia. E descobriu também que as suas veias jugulares não eram as avenidas radiais, como sempre havia pensado, mas sim as vias expressas marginais aos rios Tietê e Pinheiros, que juntas compunham um arco semiperimetral de quase cinquenta quilômetros de extensão, com no mínimo sete faixas em cada sentido e por onde transitavam diariamente um terço dos motoristas de toda a área metropolitana. Ali estava a alma do sistema. As duas avenidas marginais com suas vinte e sete pontes. Todo o restante podia parar, para tudo havia um remédio, um remendo, uma alternativa, mas não para as marginais e as pontes: ali não existiam vias de escape: ali estava o perigo do colapso.*

Renato Modernell<sup>23</sup>

## 6. Longitudes e latitudes

No Jornalismo, os perfis – de anônimos ou de personalidades célebres – possibilitam discutir temas abrangentes, muito além das subjetividades da pessoa de quem se fala. Assim, a ideia de, a partir de uma história singular, debater assuntos nacionais, regionais ou até mesmo universais está contida entre os propósitos desse tipo de narrativa. Tomando de empréstimo da comunicação jornalística essa relação entre história individual e temáticas mais abrangentes da vida em sociedade, propõe-se aqui pensar a organização social brasileira contemporânea – nos aspectos mais relevantes para a tese, a saber, a identidade social, o espaço urbano e o trânsito – partindo-se do perfil de um caminhoneiro entrevistado<sup>24</sup> na etapa da pesquisa de campo dedicada a este grupo profissional.

O contexto social onde a pesquisa foi desenvolvida começa, assim, a ser delineado a partir da história de um experiente carreteiro de São Paulo cuja rota predileta é a conexão entre seu Estado natal e as capitais nordestinas. É pertinente notar o quanto o perfil desse entrevistado é revelador, de forma que suas histórias permitem vislumbrar detalhes como a maneira pela qual são reconhecidos e tratados os motoristas de caminhão, seja nas estradas ou, principalmente, no espaço urbano; a organização social brasileira em seus conflitos; os

<sup>23</sup> MODERNELL, Renato. **Sonata da última cidade**. Best Seller, São Paulo: 1988, p. 498-499.

<sup>24</sup> O caminhoneiro foi ouvido em dois encontros – 14 e 16 de agosto de 2012 –; no primeiro contato, uma longa conversa foi realizada e, no segundo, o motorista guiou uma visita ao Terminal de Cargas Fernão Dias.

espaços de diálogo e compreensão entre as pessoas; a violência urbana; entre outros. Cada um desses aspectos será, nos próximos tópicos, debatido com maior profundidade para que seja possível compreender a conjuntura social contemporânea e suas implicações no espaço urbano do trânsito, isto é, o contexto da presente pesquisa.

#### 71 dias no inferno

Seu nome real não pode ser revelado nesta pesquisa. Ele teme por sua segurança depois de ter sido preso pela Polícia Federal. Um caso cheio de furos que desde 2011 se desenrola pelas salas do Poder Judiciário. Por isso, escolhi um nome fictício para identificá-lo nesta narrativa. Guilherme tem 36 anos e atuou como carreteiro por mais de 12 anos. Sua vida nas estradas está suspensa desde que amargou 71 dias numa cadeia no interior da Bahia.

Ele tem uma carreta e trabalhava como autônomo. Normalmente, conseguia bons fretes no Terminal de Cargas Fernão Dias, localizado na zona norte da capital paulista. Esse lugar funciona como um posto de negociação de fretes. Existem agências especializadas em intermediar as demandas das empresas que precisam do serviço de transporte e os caminhoneiros que podem realizar a tarefa. Guilherme já era velho conhecido dos agenciadores de cargas e sempre deu preferência para as viagens com destino ao nordeste do Brasil. *Essa é a melhor rota, são os fretes mais valorizados.*

Além das agências credenciadas junto à administração do terminal, no entorno do lugar ficam agentes autônomos ou representantes de agências não-cadastradas. *É mais arriscado negociar com eles, mas têm agentes não-credenciados que trabalham há anos lá, todo mundo os conhece.* No final de 2011, Guilherme conseguiu um frete para Fortaleza com uma agência de dentro do terminal. Um cliente já conhecido do carreteiro precisava levar uma carga de mangueiras para a capital cearense, mas o material era leve demais, apenas 2 toneladas. Por isso, ele decidiu procurar mais um frete com o mesmo destino e assim aproveitar a viagem para ganhar em dobro – prática corriqueira. Ele acabou conseguindo uma segunda carga, esta composta de material de serralheria para construção civil, com uma agência de fora do terminal.

Guilherme levou três dias para se aprontar e sair de São Paulo. Ele conta que a carreta ficou com as duas cargas, já carregadas, por todo esse tempo no estacionamento do terminal. Só depois desse período, ele cobriu a mercadoria com a lona e partiu para Fortaleza. As mangueiras, negociadas no primeiro frete, estavam à mostra, mas a segunda carga veio toda embalada em caixas de papelão vedadas com fita adesiva. *O cliente entrega a mercadoria, dá a nota fiscal e a gente não tem de ficar fuçando no conteúdo. Se ele disse que era prego e parafuso e indicou o peso, eu checo a nota e pronto.*

Nessa viagem, Guilherme levou consigo na boleia um amigo motorista que ficaria trabalhando com sua carreta por alguns dias no nordeste. *Eu ia voltar de Fortaleza de avião, porque tinha ingressos para o show do U2 em São Paulo. Estava tudo combinado com a minha esposa. Depois, eu retornaria à Fortaleza de avião para buscar a carreta.* Ele costumava fazer essa rota com muita rapidez. Com o tanque cheio, ele rodava 1,2 mil quilômetros sem necessidade de reabastecer. *Com uns comprimidinhos, dava para tocar mil quilômetros num dia.* Mesmo sem o uso dos chamados arrebites, Guilherme tinha fôlego para trafegar bastante até fazer uma parada. Nessa viagem não foi diferente. Quando, já em Minas Gerais, decidiu fazer um lanche, encontrou um amigo carreteiro que seguia na mesma rota. O outro motorista fez um alerta que, para Guilherme, pareceu exagerado. *Tem duas caminhonetes seguindo a gente desde São Paulo, mas pelo jeito é alguma coisa com você.* Guilherme não deu importância, mas, de volta à estrada, começou a reparar nos dois veículos sempre a vista.

Ao atravessar a fronteira da Bahia, a situação começou a se delinear de forma inesperada. Na primeira praça de pedágio em solo baiano, Guilherme percebeu a presença de uma pessoa sobre uma espécie de plataforma elevada colocada em cima da cabina onde ele parou para pagar a taxa – descobriu mais tarde se tratar de um policial munido de um aparelho de raio X portátil. Poucos metros depois do pedágio, ele foi preso pela Polícia Federal que o seguia desde São Paulo nas duas caminhonetes mencionadas pelo amigo na parada em Minas Gerais. Nas caixas de papelão, além de material de serralheria, havia 1,5 tonelada de maconha. Levado para um presídio local, ele amargou 71 dias.

*As celas pareciam gaiolas, um quadrado de grades, sem cobertura, sem paredes de alvenaria, só ferro. Seis camas para 100 pessoas. Quando você chega na cadeia, todo mundo já sabe porque você foi preso e como eu ‘cai’ sozinho com uma 1,5 tonelada, acharam que eu era patrão. Logo de cara, dois sujeitos já se aproximaram de mim e sugeriram para que eu fechesse com eles, um era do PCC [Primeiro Comando da Capital] e o outro do CV [Comando Vermelho]. Mas, eu não fechei com ninguém, me aproximei do pessoal da igreja que é bem respeitado. Achei que ficaria uns dois ou três dias, mas não.*

O processo é cheio de falhas, segundo o motorista. Ninguém sabe de quem era a droga, a polícia não foi atrás da pessoa que contratou Guilherme e não há qualquer informação do motivo de o carreteiro ter sido seguido desde São Paulo. *Não houve denúncia, nem investigação. É como se eles intuissem tudo e até hoje não há qualquer prova contra mim.* Por isso, Guilherme luta para ser inocentado e não aceita a possibilidade de o processo ser apenas arquivado por falta de provas, o que perpetuaria a mancha em sua ficha.

Enquanto não há solução, o motorista fica impedido de trabalhar. *Até consegui colocar a carreta a serviço da Prefeitura de São Paulo, mas eles acabaram descobrindo o processo e me dispensaram.* Ele planeja mudar de ramo e para isso está fazendo um curso de

mecânica. Mas, ao ser questionado se não sentirá falta das estradas, seus olhos brilham como se o jovem rapaz todo ‘boyzinho’ em sua calça jeans e camisa polo da moda se transportasse para outro lugar. *Já estou sentindo falta...*

#### 12 anos na boleia

Conhecer o Brasil, trabalhar sem ninguém ‘no pé’, se deixar levar por uma máquina possante em estradas asfaltadas, outras esburacadas e muitos caminhos de chão; esse era o grande sonho do jovem de 24 anos quando vendeu um carro e deu entrada no seu Mercedes Benz. A prestação do caminhão não era assim tão difícil de ser paga, porque os valores dos fretes sempre foram razoáveis. *O pessoal reclama muito. Dá pra ganhar um bom dinheiro como caminhoneiro, mas só se o caminhão for seu, claro.* Ele lembra de uma vez que conseguiu combinar alguns fretes e levantou, em 10 dias, R\$ 12 mil ‘limpos’, já descontados os gastos com óleo, pedágio e ajudante.

A vida nas estradas tem seus percalços, embora seja apaixonante. Guilherme é casado e tem uma filha de 10 anos. *Nunca fiquei muito tempo longe de casa por causa delas. Uma vez eu me demorei no nordeste porque consegui uns fretes muito bons entre o Ceará e a Paraíba, acabei ficando 26 dias fora, foi o maior tempo longe de casa.* A insistência pela rota São Paulo – Nordeste tem motivo de ser. Guilherme faz uns cálculos para demonstrar o quanto é lucrativo transportar para essa região. *Tem muito frete pra Fortaleza, por exemplo, por R\$ 8 mil ou mais. A gente nunca sobe com uma carga só, sempre leva duas, então esse valor é dobrado. Gasto com óleo, pedágio, café do guarda e alimentação própria, uns R\$ 3 mil. Volto com um frete que paga a viagem de retorno. O restante é lucro líquido.* Os valores são reais. Em visita ao terminal de cargas, é possível confirmar a informação.

Enquanto os destinos nordestinos são cobiçados pelo carreteiro, as rotas para o sul são desprezadas. *Descer o mapa não é vantagem. As estradas são perigosas e os fretes são baixos por causa dos sulistas.* Na fala do carreteiro aparecem as rivalidades regionais e as disputas entre os profissionais. Ele reclama que catarinenses, gaúchos e paranaenses, *não todos, mas boa parte,* costumam aceitar transporte por qualquer valor. *Eles gostam de caminhão novo e para pagar a prestação em dia têm de trabalhar de qualquer jeito. Então, eles se submetem e aceitam valores muito pequenos.* Por isso, eles são apelidados de ‘baixa-frete’ e, segundo Guilherme, a falta de oportunidade de emprego nas cidades menores da região sul faz abundar os profissionais de transporte nessa parte do Brasil. *Tem muita cidade nessa região em que ou o cara trabalha na lavoura ou vira caminhoneiro.*

Além das rixas – fico sabendo ainda da rivalidade entre catarinenses e gaúchos que chegam a se agredir nas estradas –, também tem muita fraternidade entre companheiros de trecho. *Depois de algum tempo fazendo uma rota e pegando frete no terminal de cargas, você acaba conhecendo muita gente. Por isso, nunca fiquei sem ajuda na estrada. Quando o*

*caminhão quebrava, sempre parava alguém pra ajudar. Uma vez pararam três ao mesmo tempo pra ver o que estava acontecendo. Mas, esse companheirismo não impede o desrespeito a eles imputado pelos demais motoristas e por pessoas que encontram nas jornadas. Até faxineira de posto de gasolina trata a gente mal, xinga e manda sair com o caminhão de determinado lugar pra não sujar. A gente é muito maltratado nas empresas onde se perde horas e até dias esperando a liberação de uma carga ou o recebimento da mercadoria.*

Nessas disputas – em que o caminhoneiro quer descansar e a faxineira não aguenta mais limpar o pátio do posto –, os aspectos econômicos passam ao largo do conflito. Não importa se o motorista é dono do caminhão, se ele ganha várias vezes mais do que a faxineira ou os motoristas de carro de passeio, o que regula essa interação é uma certa imagem do caminhoneiro construída com bases estereotipadas. Em geral, eles são vistos como pessoas sem identificação com os lugares, são indivíduos em trânsito.

As animosidades são ainda mais complicadas com os representantes do Estado. *O guarda sempre quer o cafezinho dele. Se você não entrar no esquema não consegue trabalhar, até o lacre da placa eles quebram pra te multar. Então, já que tem de pagar a propina de qualquer jeito, a gente acaba abusando e roda com sobrepeso mesmo.* Essa forma de atuação é tão arraigada que vale de tudo, até pagar R\$ 1 de caixinha. *Uma vez, peguei um frete para o Rio de Janeiro e saí com pressa. Não peguei dinheiro, nem nada, toquei direto. Quando cheguei na ponte Rio-Niterói, o guarda parou e já chegou dizendo ‘vai adiantar meu lado ou vou atrasar o seu?’ Eu tinha um real no bolso, expliquei pra ele que aceitou o valor e me deixou passar.*

A corrupção e o desrespeito não são as maiores preocupações de quem atua nas estradas brasileiras. Os assaltos, a falta de segurança nos lugares de parada, a prostituição, as drogas, tudo isso assusta até quem já tem um bom tempo de boleia. *Tem lugar que a gente para pra dormir e durante a noite toda vem gente bater na porta do caminhão oferecendo programa e droga. Com o tempo, a gente descobre as paradas mais seguras e melhores. Além disso, tem lugar que dá muito assalto. Tinha um ponto no norte da Bahia que o pessoal jogava óleo na estrada pra fazer o caminhão derrapar e sair da pista. Eles aproveitavam o acidente pra roubar e, às vezes, o motorista acabava morrendo sem socorro. Eu quase caí nessa, mas já sabia disso e quando entrei na curva e percebi que a carreta deu uma rabeada, fiz uma manobra pra estabilizar o caminhão e seguir.*

Nos espaços urbanos, a relação com os demais personagens do trânsito fica ainda mais complicada. Irritado com os desaforos, Guilherme costumava tirar vantagem da carreta e quebrou muito retrovisor de ônibus. *O cara sai do ponto, dá seta, mas não olha pra ver se tem*

*espaço. Ah, eu não pensava duas vezes, tirava o cavalinho e deixava a carreta pra pegar o retrovisor. Sua cidade natal parecia não ‘reconhecê-lo’ quando estava a bordo da carreta e foi perto de casa que sofreu um único assalto nesse tempo todo de estrada. Eu morava na Mooca e ia sair cedinho no dia seguinte, então pensei em deixar o caminhão numa rua perto de casa. Os caras me renderam ali mesmo quando estava encostando, foi a única vez.*

Filho, primo e sobrinho de caminhoneiro, Guilherme sabe que vai ser difícil ficar longe das estradas, mas ele já pensou em se mudar para outro país onde possa seguir sua jornada como caminhoneiro. *Quem sabe.* No segundo encontro, tenho ainda mais certeza de que Guilherme nunca deixará de ser estradeiro; no terminal de cargas, o amor pela vida em trânsito ganha contornos quase tangíveis.

#### O Terminal de Cargas Fernão Dias

O maior terminal de cargas da América Latina localiza-se na Vila Medeiros, zona norte de São Paulo. Há décadas é considerado parada obrigatória de caminhoneiros autônomos. Além de estacionamento com segurança (embora pareça ser clandestino), os motoristas têm acesso às agências que distribuem fretes e a um shopping com salão de cabeleireiro, lojas de roupas, lojas de acessórios para caminhão e até uma lotérica. Banheiros equipados com chuveiros e restaurantes também estão à disposição no local.

O terminal é particular – mas, essa informação é um tanto imprecisa, pois há quem diga que o terminal é municipal e apenas possui administração particular; mas, não pareceu muito seguro insistir no questionamento a esse respeito. Guilherme me conta que para cada sala se paga R\$ 3 mil de aluguel por mês. Em algumas agências, os agenciadores são funcionários, em outras, autônomos alugam guichês por R\$ 1 mil cada. *Três guichês alugados já pagam a sala, então o resto é lucro.*

O agenciador de fretes possui, em geral, uma carteira de clientes; empresas dos mais variados ramos que precisam dos serviços de motoristas autônomos para o transporte de cargas. Esses clientes passam o valor do frete, o tipo de caminhão que precisam (truck, carreta graneleira, caminhão baú, entre outros), o peso da carga e o destino. Os agenciadores anunciam no terminal a oferta por meio de bilhetes fixados em murais e vitrines. O caminhoneiro que se interessar procura o agenciador responsável pelo anúncio, preenche uma ficha com seus dados pessoais e os do caminhão. O agenciador encaminha a ficha para o cliente que faz a análise junto às seguradoras de carga para ver se o profissional pode ser contratado ou não. Assim que a resposta é dada, o agenciador informa ao motorista o endereço para a coleta da carga e cobra uma comissão que varia de acordo com a ‘qualidade do frete’. *Normalmente, eles cobram R\$ 50 de comissão, mas se o frete for bom o valor pode chegar até a R\$ 200.*

Guilherme comenta que cargas com destino ao nordeste sempre são ofertadas por valores razoáveis. Isso pode ser facilmente constatado numa rápida olhada no mural de anúncios de uma agência; enquanto os fretes para os Estados do sul ficam em torno de R\$ 2 mil, os dos Estados nordestinos ultrapassam a cifra de R\$ 8 mil. Então, um frete ideal, para Guilherme, seria aquele cujo destino é o nordeste do Brasil e o peso da carga não ultrapassa a metade da capacidade do caminhão. *Quando a carga é leve, dá pra gente encontrar, com facilidade, outro frete com destino próximo. Então, fazemos dois fretes em uma viagem.* Usando como exemplo as especificações de sua carreta e os detalhes de um anúncio fixado na vitrine de uma agência, Guilherme demonstra que com um frete para Fortaleza, cujo valor pago é de R\$ 8,5 mil, e a carga pesa 12 toneladas, é fácil pegar outro frete de até 20 toneladas. O peso máximo de transporte permitido para uma carreta igual à dele é de 27 toneladas, mas Guilherme conta que todos trafegam com sobrepeso, *se não, não compensa*. Então, seria comum uma viagem com duas cargas totalizando 32 toneladas, 5 além da capacidade.

Nesse tipo de viagem, burlar a fiscalização é comum. *Mudamos a rota para evitar balanças e, claro, pagamos o café do guarda.* A corrupção nas estradas é arraigada e disseminada por todo o Brasil. Os estradeiros, como são conhecidos os motoristas que fazem rotas distantes, são unânimes ao confirmar a prática. *Quando o guarda te para, ele quer dinheiro. Mesmo quando não tem nada errado, ele acha alguma coisa para implicar e fazer a multa. Se a gente não paga a caixinha, leva tanta multa que fica inviável trabalhar.* Aproveitando-se da prática da propina, os motoristas acabam infringindo outras regras para lucrar mais e diluir o custo das viagens. Isso inclui o sobrepeso, o uso de estimulantes, o desrespeito aos contratos firmados com as empresas-clientes – muitas não aceitam o transporte ‘em conjunto’ e pagam para que o caminhoneiro leve apenas sua carga –, entre outros.

O frete em dobro é justificado também pelo custo da volta. Nunca um caminhoneiro volta vazio, ele sempre procura uma carga para o retorno. *Mas, o frete de lá pra cá é baixo.* Os autônomos reclamam da criação do chamado frete-retorno para identificar cargas com destino a São Paulo. *Esse tipo de frete é bem mais barato, às vezes, menos da metade do valor pago para ir de São Paulo para o nordeste.* A prática é comum e fica difícil evitar seus efeitos danosos, afinal o custo da viagem de volta é o mesmo da ida, portanto não faz muito sentido o pagamento inferior pelo serviço.

Outro detalhe importante sobre as viagens com frete dobrado tem relação com o atendimento aos interesses do cliente. *Tem empresa que avisa logo não aceitar o transporte de dois fretes juntos.* A solução nesses casos é simples, basta pegar a carreta (no caso dele), ir até o primeiro cliente, carregar a mercadoria e voltar para o estacionamento do terminal. Lá ele descarrega a carga, leva a carreta, novamente vazia, para o segundo cliente, carrega e volta ao terminal para buscar a primeira carga. Chegando ao destino, o ritual é refeito. Acha-se um local seguro para ‘guardar’ uma carga, enquanto a outra é entregue e, depois, retorna-se para

buscar a carga guardada que é recarregada e levada para seu destino. *Assim, nem aqui e nem lá, o cliente saberá que transportei duas cargas.* A trabalhadora toda de carregar e descarregar, para burlar as regras, compensa pelo frete dobrado.

O esquema é tão comum, que num passeio por dentro do estacionamento do terminal de cargas, vejo mercadorias depositadas num canto. Guilherme me explica que a pessoa deve ter deixado o material ali para buscar a segunda carga. Dentro do espaço onde ficam caminhões e mercadorias com destino certo, encontramos alguns prestadores de serviços. São velhos conhecidos de quem transita pelo terminal. Um deles opera as empilhadeiras usadas na carga e descarga de mercadorias no estacionamento. Tem também os chapas que ajudam no processo.

O terreno usado como estacionamento de caminhões pertence à prefeitura da capital paulista, então a irregularidade se confirma com certa facilidade. O local é todo aberto e as entradas apenas são fechadas com cones ou pedras. Circulando entre os caminhões parados, fica um ‘segurança’ de moto e na entrada do estacionamento, numa cabina improvisada, encontramos um grupo de pessoas que anota os dados de quem passa, além de cobrar a taxa de R\$ 30 por mês de cada caminhão. A região da cidade onde fica o terminal é reconhecida pelo alto índice de assaltos e demais delitos, por isso impressiona a despreocupação<sup>25</sup> dos motoristas que deixam por lá mercadorias e caminhões, mesmo aqueles que têm tanta tecnologia embarcada – como dizem em referência aos equipamentos com os quais os veículos vêm equipados. Muitas famílias chegam a acampar dentro dos caminhões estacionados.

A área ocupada deveria ser anteriormente um conjunto de ruas, com guias, sarjetas e até calçadas. Tudo foi completamente ‘engolido’ pelo estacionamento localizado em frente ao terminal. Ao redor do alambrado que limita as dependências oficiais do terminal de cargas, ficam agenciadores não-credenciados que atuam exatamente como os demais com a diferença de que não pagam aluguel por um espaço para trabalhar. Guilherme me conta que os agenciadores ganham bem e aqueles que possuem mais tempo de experiência alcançam, em meses de muito movimento, receitas consideráveis que ultrapassam a cifra de R\$ 12 mil. *Tudo às custas do caminhoneiro, claro.*

Converso com alguns agenciadores que reclamam do movimento baixo desses dias. Um deles, o famoso Edelson, comenta que muita empresa está saindo de São Paulo e os motoristas têm evitado a região por conta das regras de restrição à circulação de caminhões. Além disso, a greve promovida por sindicatos após o anúncio da entrada em vigor da nova lei que regulamenta o trabalho de motoristas em todo o país – em que estão previstas exigências como horário máximo de trabalho e muitas horas de descanso – também atrapalhou um pouco

---

<sup>25</sup> O boato é que o estacionamento do terminal pertence a um grupo de policiais que atua na região. Um acordo entre eles e agentes do crime organizado garantiria o sossego; mesmo assim, há uma ronda particular constante no interior do local e percebe-se a presença de pessoas que parecem observar o movimento.

a oferta de fretes no local. Guilherme afirma que nessa época do ano, o movimento deveria estar muito maior. *Nesse período, andar aqui dentro era difícil, de tanta gente que tinha.* Normalmente, sobra frete. Mas, nesses dias de baixa demanda e oferta tem faltado frete e caminhoneiro, de acordo com Edelson.

Um parênteses sobre esse agenciador se faz necessário. Numa ligeira conversa em frente à agência do Edelson, fico conhecendo uma das figuras mais populares do terminal. Com menos de 1,60 metro de altura, Edelson faz festa em frente a sua espaçosa sala. Segundo Guilherme, ele possui duas salas alugadas dentro do terminal. É o agenciador que mais lucra no local. Edelson me conta que começou a trabalhar ali aos 16 anos e, hoje, aos 50 anos não tem mais o ‘pique’ de antes. *Eu me vestia de mulher e fazia show para os motoristas. O pessoal ia à loucura.* Guilherme aproveita a deixa para fazer uma piada e pede a Edelson que conte quem eram os mais animados com suas apresentações. Ele garante, *os gaúchos, claro.* Perguntado sobre o motivo da animação dos rio-grandenses, Edelson desfia uma teoria pra lá de inusitada e finaliza com uma estrondosa gargalhada. *Olha, se você quer homem para sexo, para se divertir, tem de procurar de São Paulo pra cima. Corta a cabeça fora e fica com o resto. Agora, se você gosta de beleza natural, procure de São Paulo para baixo, eles são lindos, mas não são machos.*

Edelson não aluga guichês, em sua agência todo mundo é funcionário. Para cada frete fechado, metade é dele e a outra metade é a comissão do agenciador. Guilherme me apresenta duas agenciadoras que trabalharam cinco anos com Edelson e hoje atuam como autônomas num guichê alugado em uma sala ali perto. Elas dizem que é bom trabalhar por conta, fazer o horário que querem. Mas, como autônomas, elas têm mais responsabilidade, afinal têm de pagar os custos com o aluguel, com telefone e tudo mais que precisam para trabalhar.

Edelson comenta que o terminal de cargas é uma espécie de amostra do Brasil. *Se quiser conhecer o Brasil, saber qualquer coisa sobre esse país, esse é o lugar certo.* Ele me indica um documentário, no qual participou dando entrevista, feito em 2007. *Vai ali na lojinha e pede o filme do Edelson que eles sabem qual é. O vídeo é ótimo.* Comprei o DVD, cópia caseira. Edelson fala no filme de 52 minutos que retrata a vida dos caminhoneiros. Ele dá seu testemunho das dificuldades enfrentadas por esses profissionais das estradas e critica a ação de alguns agenciadores que exploram os motoristas. Ele conta, no documentário, casos em que os agenciadores mentem sobre os valores dos fretes, fazem a intermediação do pagamento (o que não é comum) e acabam desviando parte do dinheiro. Outro problema é a falta de conhecimento sobre as dificuldades das viagens e os custos do transporte.

No vídeo, caminhoneiros a espera de fretes são entrevistados no terminal. Eles também criticam a ação de alguns agenciadores. Um deles reclama que é comum os clientes ligarem nas agências perguntando o valor dos fretes. Segundo esse entrevistado no documentário, tem agenciador que nem sabe direito as distâncias, valor de pedágio ou mesmo

as dificuldades de trânsito em certas regiões. Sem ter esse conhecimento, eles acabam determinando valores inviáveis para as viagens, na gana de fechar um acordo com o cliente e garantir a comissão.

Isso é possível porque sempre existem motoristas dispostos a fazer as viagens por preços baixos. Todos os caminhoneiros reclamam dos chamados ‘baixa-frete’. Guilherme já havia contado sobre a fama dos sulistas de aceitar viagens por valores muito pequenos. Mas, existem motoristas de outras regiões que também atuam dessa forma.

Descubro ainda, nessa visita, que as viagens para o norte do Brasil são consideradas verdadeiras aventuras. Entre os maiores ‘hits’ do terminal está o vídeo “Caminhoneiros – atolado [SIC] na estrada”. O filme, muito amador, foi feito na região amazônica em 2006. O mote é o atoleiro da Rodovia Transamazônica e a dificuldade de circular pela estrada. O vídeo traz cenas de carretas rebocando outras carretas, tratores guinchando os caminhões atolados, pontes sendo refeitas com pedaços de madeira e material da própria floresta, entre outras imagens que deixam claras as dificuldades da passagem pela região. Guilherme comenta que alguns destinos no norte podem ser alcançados pela estrada ou por balsa. A tarifa cobrada para cada carreta atravessar de balsa pode chegar a R\$ 6,5 mil, dependendo da origem e do destino. *Tem caminhoneiro que cobra a taxa da balsa do cliente e se arrisca pela estrada para ‘embolsar’ o valor e lucrar um pouco mais.*

Para Guilherme, a greve contra a nova legislação é uma iniciativa dos patrões que não querem ver seu custo operacional aumentar. Edelson confirma a falta de união dos motoristas o que, para ele, permite a exploração dos profissionais por parte de muita gente. Segundo o agenciador, os caminhoneiros têm uma força muito grande, mas não perceberam isso ainda.

O terminal, meio vazio e vagaroso, fica para trás, enquanto eu acesso a rodovia Fernão Dias no meu trajeto de volta para casa, muito mais próxima do que a de alguns sulistas que perambulavam em busca de frete.

## 7. Uma sociedade relacional

Como definir as características basilares da organização social de um país com dimensões continentais como o Brasil – desbravado por carreteiros como Guilherme? Seria possível falar em identidade brasileira, assim no singular – e como ficariam as diferenças geradoras de conflitos regionais entre caminhoneiros, por exemplo?

Esforços teóricos e políticos para estabelecer a tão almejada *unidade nacional* foram empenhados ao longo do século passado e não é difícil, ainda hoje, encontrar seus defensores. Há, inclusive, o entendimento de que o Brasil seria um país jovem, isto é, o início de sua história estaria atrelado ao processo de colonização – mas, será plausível ‘eliminar’ dessa discussão tudo o que havia antes da chegada dos europeus?

Essas questões por si mesmas seriam suficientes para nortear uma pesquisa acadêmica de fôlego. Mas, não é esse o propósito da presente tese, embora pareça imprescindível levar em consideração esse aspecto do contexto social brasileiro. Assim – mesmo evitando entrar em pormenores desse debate –, alguns autores que tratam do tema foram consultados, o que possibilitou a criação de um quadro teórico sobre o assunto. A partir da posição defendida por esses estudiosos, definiu-se uma imagem contemporânea da sociedade brasileira; o que orienta a caracterização do contexto social onde a presente pesquisa foi desenvolvida.

Num diálogo com pesquisadores, de diversas épocas e localidades, e escritores brasileiros que trataram da identidade nacional, Renato Ortiz (1994) esforça-se por compreender as marcas da cultura do país e da identidade do povo brasileiro. O autor recupera algumas noções de memória coletiva – baseando-se em Maurice Halbwachs<sup>26</sup> e seu estudo sobre a memória –, identidade e cultura para dar início a essa análise.

(...) toda identidade se define em relação a algo exterior, ela é uma diferença  
 (...) toda identidade é uma construção simbólica (a meu ver necessária), o que elimina portanto as dúvidas sobre a veracidade ou a falsidade do que é produzido. Dito de outra forma, não existe uma identidade autêntica, mas uma pluralidade de identidades, construídas por diferentes grupos sociais em diferentes momentos históricos (ORTIZ, 1994:7-8).

Essa diferença simbólica e necessária muitas vezes é apreendida de forma negativa. A origem de certos movimentos discriminatórios com bases classistas ou racistas, por exemplo, se encontra na hierarquização das diferenças formadoras de identidade social.

---

<sup>26</sup> Maurice Halbwachs fez parte do grupo de pesquisadores orientados por Durkheim na Sorbonne. As influências durkheimianas podem ser notadas em seus estudos sobre a memória, especialmente no que diz respeito à diferença entre memória coletiva e individual (baseada na noção de indivíduo e sociedade durkheimiana).

Muniz Sodré, em sua obra “Claros e escuros – identidade, povo e mídia no Brasil” (1999), discute a inserção do negro na sociedade brasileira a partir dessa perspectiva negativa das diferenças que pautam a formação da identidade. Sodré trata dessa alteridade reconhecida, mas não aceita, representada pelo negro e defende que a diversidade, assim observada, permanece excluída, isto é, o diferente segue afastado (SODRÉ, 1999:15). Para ultrapassar esse processo de exclusão, de afastamento, é necessário pensar em pertencimento.

Sodré problematiza o debate usando Heidegger para expor a parcela do ‘pertencer’ que faz parte do ‘ser’; “toda identificação se dá no comum-pertencer, com acento forte no ato de pertencer” (SODRÉ, 1990:38). **Esse pertencimento permeia a identidade e marca os indivíduos em suas participações coletivas** – seja no âmbito da família ou da sociedade/comunidade. Em outras palavras, o pertencimento é “uma dinâmica de interiorização de comportamentos, atitudes e costumes a partir de padrões significativos no ambiente familiar e social” (SODRÉ, 1999:40). Seriam as dinâmicas compartilhadas, as responsáveis por esse movimento ou essa sensação de pertencimento que marca as identidades (num sentido coletivizante). Por outro lado, a identidade, baseada nessa relação entre seres singulares, é vista como ilusória ou imaginária pelo autor.

Na realidade, cada ente é único, singular, incomparável, mas *relacionável* (grifo do autor) por semelhanças (traços físicos, linguísticos, simbólicos, etc.). A identidade é, portanto, *ilusória* (grifo do autor) (ou imaginária) porque diz respeito apenas às representações e aos objetos sobre os quais se podem fazer projeções intelectuais (SODRÉ, 1999:42).

Num movimento contraditório, a identidade se constrói. Primeiro, de acordo com Sodré, há uma diferenciação interna e externa – respectivamente, identifica-se o que é igual e o que é diferente – e, depois, se desenrola um “processo de integração ou organização das forças diferenciais, que distribui os diversos valores e privilegia um tipo de acento” (SODRÉ, 1999:45). Nessa contradição entre o que é singular e o que é compartilhado pelos indivíduos, o processo histórico – e não natural, como frisa o autor – da construção identitária vai se desenvolvendo (SODRÉ, 1999:141).

No caso brasileiro, mas não apenas, as relações entre os indivíduos de diferentes cores estarão pautadas por um traço civilizatório<sup>27</sup>. Aqui se faz necessária uma advertência sobre a

<sup>27</sup> Sodré aponta o patrimonialismo ibérico como esse traço civilizatório. “O patrimonialismo brasileiro é, assim, a reinterpretação cultural de um traço civilizatório. Se entendemos civilização como herança supranacional de trans-histórica resultante de trocas e difusões, e cultura como expressão da singularidade de um grupo, o patrimonialismo afigura-se no Brasil como reelaboração cultural de uma característica civilizatória. Cultura é, aí, a forma politicamente dada (por meio de discursos múltiplos) de uma articulação presente na civilização ibérica. Deste modo, o patrimonialismo consegue até hoje conciliar uma aparência moderna (jurídico-racional) de Nação com a tradição de vassalagem do povo pelo Estado, sempre tutelado por um estamento que se autopropetua no poder. A mestiçagem, produzida como ideologia dessa forma nos espaços coloniais latino-americanos, é a

ideia de raça. Sodré é taxativo em não admitir tal noção para se referir aos seres humanos por alguns motivos, mas, principalmente, pelo fato de que todos os povos são fruto de encontros e reencontros étnicos. Não existira assim motivo para se falar em raças diferentes se não é possível diferenciar com exatidão biológica os grupos de indivíduos. Esse fator, inclusive, pautará a posição do autor sobre a ideia de miscigenação, pois se é impossível falar de um povo que não seja fruto desse tipo de encontro, não se deve dar maior ou menor importância aos encontros étnicos observados na sociedade brasileira.

Como fica evidente, a partir da análise de Sodré, a identidade se constrói num processo social, e histórico, e deve ser entendida como plural. O autor chama a atenção ainda para a questão relacional e para o problema da noção de raça. Esse último ponto da análise de Sodré deve ser destacado justamente pelo fato de que a ideia de raça é abordada de forma recorrente entre vários autores que tratam da formação da sociedade brasileira.

Renato Ortiz, por sua vez, defende o uso de certas perspectivas sociológicas, isto é, macro sociais, para compreender o desenvolvimento histórico da identidade do povo brasileiro. Assim, ele procura ir além da antropologia, buscando na sociologia um entendimento mais abrangente para compreender essa dinâmica social.

A Antropologia Clássica, ao se ocupar das sociedades primitivas, deixa de lado, ou minimiza, uma série de questões que são cruciais para o entendimento das sociedades industrializadas. Estado, ideologia, hegemonia são temas que crescem à sombra do pensamento antropológico mas que ocupam uma posição de destaque em outros setores das Ciências Sociais. Por isso, o antropólogo de alguma maneira deve “distorcer” os conceitos e combiná-los a um quadro de análise que lhe permita passar para o nível sociológico. É isso que possibilita conferir ao pensamento uma maior abrangência ao mesmo tempo que se pode enxergar a realidade social e política com novos olhos. Não creio que esteja propondo com isto uma leitura eclética de autores de tradições diferentes, simplesmente sou daqueles que pensam, como Marx e Durkheim (deixando de lado sua inclinação positivista), que são tênues as fronteiras entre os campos de conhecimento, e preferem buscar o entendimento da sociedade dentro de uma perspectiva global (ORTIZ, 1994:10)<sup>28</sup>.

Dada a necessidade de buscar as raízes históricas da organização social brasileira, Ortiz chama a atenção e questiona certos entendimentos sobre a identidade nacional, cristalizados ao longo do tempo. Um deles é certamente o mito das três raças (negros, brancos e índios) que corresponderia às origens da nação. Tal ideia aparece – na fala de muitos autores comentados por Ortiz – como uma *suposta* forma dialógica de compreender as relações

---

reinterpretação de um *ethos* (grifo do autor) de transigência e nomadismo, transmitido por traços manifestos e latentes na dinâmica intergeracional dos sujeitos do patrimônio” (SODRÉ, 1999:124).

<sup>28</sup> Há semelhanças entre essa posição de Ortiz e a proposta de Geertz de usar conceitos sociológicos (ou megaconceitos) na análise dos dados colhidos na pesquisa etnográfica.

sociais brasileiras, em que os conflitos étnicos presentes no histórico do Brasil são negados (ORTIZ, 1994:44). O autor defende ser imprescindível evitar essa armadilha de “país cadinho”, assim é preciso discutir as noções de nacional e popular (ORTIZ, 1994:17), o que implica observar os esforços do Estado na criação de uma identidade nacional única. Nesse âmbito, ele passa em revista os trabalhos do ISEB [Instituto Superior de Estudos Brasileiros]<sup>29</sup>, as leis de incentivo à cultura que buscam ampliar a inserção de certas produções culturais (em consonância com o mercado) e a própria participação de empresas midiáticas que vão oferecer um repertório amplo de exemplos do que seria o brasileiro típico – o autor cita inúmeras vezes a rede Globo. Assim, as relações conflituosas são preteridas em detrimento de uma suposta harmonia.

Calcada na antropologia culturalista, a imagem de um Brasil cadinho das raças exprime o contato entre os povos como uma aculturação harmônica dos universos simbólicos, sem que se leve em consideração as situações concretas que orientam os próprios contatos culturais. Na verdade, o conceito de aculturação, herdado da antropologia culturalista americana, favorece este tipo de interpretação. Quando se define o contato cultural como conjunção de dois ou mais sistemas culturais autônomos, o que se está fazendo é dissociar a cultura da sociedade. Não se considera, assim, as “situações” histórico-sociais no interior das quais se realiza o contato. Na verdade, cultura do “homem branco” não entra simplesmente em contato com a do “homem negro”, existe uma rede de relações sociais que os transcendem para apreendê-los no interior de uma economia escravista (ORTIZ, 1994:95).

Como, para o autor, essa harmonia não se verifica nas relações sociais e a hegemonia da cultura ocidental europeia se consolida, Ortiz tenta entender como as demais forças culturais podem ou puderam se manter. Para tanto, ele propõe diferenciar aquilo que diz respeito à memória nacional e à memória dos grupos populares<sup>30</sup>. Uma vez que a memória coletiva só pode permanecer como experiência, ou vivência (ORTIZ, 1994:133), os grupos populares vão criar espaços para experimentar e preservar a memória dessas culturas trazidas por antepassados africanos, sobretudo. O terreiro de candomblé é esse espaço por excelência e é tido como um lugar de fortalecimento de raízes negadas no âmbito da identidade nacional que, por sua vez, sofre interferências políticas e econômicas e, por isso, é considerada por Ortiz “como construção de segunda ordem” (ORTIZ, 1994:139).

<sup>29</sup> “O ISEB foi criado pelo Decreto nº 37.608, de 14 de julho de 1955, como órgão do Ministério da Educação e Cultura. O grupo de intelectuais que o criou tinha como objetivos o estudo, o ensino e a divulgação das ciências sociais, cujos dados e categorias seriam aplicados à análise e à compreensão crítica da realidade brasileira e deveriam permitir o incentivo e a promoção do desenvolvimento nacional. O ISEB foi um dos centros mais importantes de elaboração teórica de um projeto que ficou conhecido como “nacional-desenvolvimentista.” Disponível em <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/ISEB>, último acesso em 24/2/2014.

<sup>30</sup> É pertinente notar que tal visão insiste numa contraposição bipolar, o que é bastante contestável como ver-se-á na sequência a partir da leitura de Sodré.

Muniz Sodré, por seu turno, apresenta uma visão de como o negro se insere na identidade, na cultura e na sociedade brasileira no livro “O terreiro e a cidade – a forma social negro-brasileira” (1988). Segundo ele, diferentemente de um processo de miscigenação, ou de sincretismo religioso, observa-se uma situação de mútua afetação – ou de osmose, para usar a terminologia de Jean Lohisse<sup>31</sup>. Não há apenas uma apreensão do conhecimento português e europeu por parte dos escravos e ex-escravos, como existe também uma influência recíproca entre várias culturas africanas que aqui se encontram, bem como uma afetação mútua com os povos indígenas. Essa posição teórica difere sutilmente daquela apresentada por Ortiz. Sodré não nega as relações pautadas pela diferenciação negativa e discriminatória, mas ele demonstra que apesar da hegemonia europeia, o resultado desse encontro de culturas no Brasil está carregado de influências negras e indígenas.

Africanos de várias origens – com línguas e rituais religiosos distintos – e índios se encontram e se colocam, em algumas situações históricas, lado a lado para ‘refazer’ o território perdido, os laços com um lugar que ficou para trás. Sodré tece comparações entre essa experiência brasileira e outras encontradas nos Estados Unidos, por exemplo, em que povos locais (indígenas) ao se verem sem território, sem espaço, se unem aos negros escravizados e segregados. Dessa relação, que também é afetada pelas influências brancas, nascem novos ritmos musicais, novas formas de expressão artística e, principalmente, novos rituais religiosos.

A relação com o espaço físico, com o território ganha outros contornos. A reprodução de pequenas Áfricas, os terreiros, como aponta Sodré, concretiza essa forma de refazer um lugar de origem, um lugar de ser. É tudo simbólico e sempre há uma mediação que explicita esse lugar cujo objetivo é o de reforçar a existência do grupo (SODRÉ, 1988:8).

Tanto para os indígenas como para os negros vinculados às antigas cosmogonias africanas, a questão do espaço é crucial na sociedade brasileira (ao lado dela, em grau de importância, só se coloca a questão da força, do poder de transformação e realização, que perpetua a dinâmica da vida). Mas essa não é uma questão exclusiva de determinados segmentos étnicos. Para todo e qualquer indivíduo da chamada “periferia colonizada” do mundo, a redefinição da cidadania passa necessariamente pelo remanejamento do espaço territorial em todo o alcance dessa expressão (SODRÉ, 1988:18).

Esse remanejamento, essa readaptação está ligada ao fato de que essas pessoas se encontram num novo espaço. Isso impacta, na análise de Sodré, até mesmo a ideia de território que

---

<sup>31</sup> Ver mais detalhes sobre a noção de osmose cultural que, segundo o autor, é observada nos processos de influência e co-penetração das diversidades colocadas em contato pelos processos migratórios e de formação das sociedades de forma geral. LOHISSE, Jean. **La communication anonyme**. Paris: Éditions Universitaires, 1969, p. 60-61.

passará a ser entendido, segundo o autor, como lugar de moradia, como indicativo de identidade coletiva e não exatamente como espaço privado no sentido capitalista (SODRÉ, 1988:22).

Porém, no desenvolvimento da mercantilização dos espaços, principalmente urbanos, esses vínculos com o território vão se perdendo. Sodré aponta as diferenças de laços territoriais entre a sociedade capitalista e esses grupos identitários. Dentre os aspectos que mais saltam aos olhos está justamente a relação com o entorno. Enquanto na lógica capitalista há uma separação entre cultura e natureza – aquilo que faz parte da urbanidade está totalmente separado do meio ambiente –, a posição dessas populações que ‘se refazem’ no desterro é a da cosmovisão; um todo do qual natureza, cultura, animais, floresta, índios, negros, todos fazem parte (SODRÉ, 1988:29).

Outro aspecto interessante dessa cosmovisão, que parece apreender e transformar tudo que faz parte desse novo cosmos, é a noção de diversidade não-distanciada. Sodré nota, nessa perspectiva, que a relação com a diferença será mantida com proximidade.

A questão do contraditório, do múltiplo, do diverso, adquire uma grande fecundidade para o pensamento contemporâneo, quando se considera a persistência da dificuldade para a consciência ocidental, mesmo a mais esclarecida, de lidar na prática com as diferenças. Estas, em última análise, podem conseguir ser reconhecidas, mas então o Ocidente quer ver o *absolutamente diferente* (grifo do autor), pois acreditando-se absolutamente idêntico a si mesmo, só concebe o Outro na forma de extrema diferença. A “boa consciência” culturalista, o pequeno burguês esclarecido espantam-se e lamentam que o selvagem se deixe seduzir pela tecnologia industrial, perdendo a tão “diferente” pureza.

No entanto, **para deixar o diferente aproximar-se é preciso de algum modo conceber ou vivenciar um ponto em comum, alguma totalidade (embora não hegemônica, sem síntese dialética dos contrários) nas diferenças** (grifo nosso) (SODRÉ, 1988:61).

Sodré nota que essas formas de relação, baseadas no processo de reterritorialização dos povos africanos e indígenas, persistem, apesar do desenvolvimento do capitalismo. Assim, **parece que além dessa individualização enaltecida pelo capital, há na sociedade brasileira alguma persistência da cultura de grupo proveniente das dinâmicas coletivas de negros e índios.**

De fato, o terreiro, enquanto guardião do axé, revela-se como uma contrapartida à hegemonia do processo simbólico universalista, exibindo um segredo – o de deter forças de aglutinação e solidariedade grupal. É uma solidariedade para além das dimensões do individualismo burguês, com raízes na divindade (princípios cósmicos) e na ancestralidade (princípios éticos). Por meio da aglutinação grupal, acumulam-se de preferência homens, seres-forças, ao invés de bens regulados pelo valor de troca (SODRÉ, 1988:108).

Essa dinâmica parece se alinhar àquilo que Durkheim entende como solidariedade social. Em alguns aspectos essa forma de aglutinação, conforme descrito por Sodré, se assemelha mais ao tipo de solidariedade durkheimiana típica das sociedades mais simples, isto é, a forma *mecânica*. Mas, por outro lado, essa característica relacional da sociedade brasileira possibilita ou facilita a formação das dinâmicas de grupo, de coletivos, apesar do avanço do capitalismo. O que permitiria pensar a questão profissional como um fator aglutinador em potencial, uma vez que o mundo do trabalho ocupa mais e mais espaço na vida das pessoas. Assim, tem-se o caldo necessário para o desenvolvimento da forma *orgânica* de solidariedade social. Isto porque, no âmbito mais alargado da sociedade – ou seja, nas relações entre os grupos identitários, formados ou não pela questão profissional –, há sempre a possibilidade de os pontos de contato sobressaírem-se, conforme destacado na citação de Sodré.

Para Ortiz, todas essas construções são dinamizadas pelos intelectuais que tratam do assunto. Por conta da participação desses atores sociais no processo de criação e divulgação da cultura e da identidade, Ortiz os define como mediadores simbólicos (ORTIZ, 2008:77).

A ideia de construção nos remete a uma outra noção, a de mediação. Ao colocarmos a identidade como um elemento de segunda ordem, estamos implicitamente nos referindo aos agentes que a constroem. Se existem duas ordens de fenômenos distintos, o popular (plural) e o nacional, é necessário um elemento exterior a essas duas dimensões que atue como agente intermediário. São intelectuais que desempenham esta tarefa de mediadores simbólicos. Silvio Romero, Gilberto Freyre, Roland Corbusier são na verdade agentes históricos que operam uma transformação simbólica da realidade sintetizando-a como única compreensível. Dito de outra forma, o processo de construção da identidade nacional se fundamenta sempre numa interpretação (ORTIZ, 1994:139).

Cremilda Medina, em seu “Arte de tecer o presente” (2003), sustenta que a mediação simbólica é ampliada e aprofundada quando se intensifica o convívio com as artes. Apresentando sua metodologia de trabalho nos laboratórios de jornalismo como “O gesto da arte”, ela trata da importância da fruição da arte como forma de desenvolver as habilidades desse mediador para lidar com as sutilezas do ser humano (2003:63). Nesse sentido, seja o mediador um jornalista ou um cientista social, essa aproximação faz surgir visões e estilos novos com potencial dialógico, o que permite uma mediação mais rica.

Entre os intelectuais – mediadores simbólicos, na perspectiva de Ortiz – que trabalham a questão da identidade brasileira e sugerem uma visão generalista para compreender essa dinâmica social, destaca-se Roberto DaMatta. Antropólogo, professor universitário, colunista de jornais em diferentes cidades do país, ele é reconhecido como um pesquisador que estudou

a identidade brasileira a partir de cenários e situações cotidianas como o futebol, o carnaval e o trânsito.

Por razões diferentes daquelas apresentadas por Sodré e Ortiz, DaMatta também defende a ideia de que o Brasil é uma sociedade relacional. Uma organização social cujas bases não se encontram na oposição indivíduo/sociedade, nem estão centradas no indivíduo ou na sociedade, mas sim na relação entre os indivíduos. É na relação entre as pessoas, é nas mediações que a organização social se baseia e isso estaria, de certa forma, vinculado ao fato de que a sociedade brasileira é marcadamente aristocrática e hierarquizada, além de ser caracterizada pela segmentação e pela diversidade. “Digo, então, que o segredo de uma interpretação correta do Brasil jaz na possibilidade de estudar aquilo que está “entre” as coisas” (DAMATTA, 1991:28).

É pertinente frisar que DaMatta está o tempo todo comparando o Brasil aos países do hemisfério norte. O autor incorre num vício, já bastante criticado por antropólogos e urbanistas, em que as nações do norte são observadas como modelos a serem seguidos, enquanto os países do sul seriam aqueles onde todo tipo de problema pode ser encontrado<sup>32</sup>. A partir dessa ideia que perpassa o texto do autor, fica evidente que o Brasil só alcançaria o status de nação desenvolvida, justa e coesa quando o individualismo se encontrar aqui em patamares similares aos verificados nas sociedades puritanas, onde o capitalismo tem bases consolidadas. Mas, o próprio Durkheim no final do século XIX já apontava o individualismo como um problema da sociedade capitalista. Apenas para retomar um dos pontos destacados pelo sociólogo francês, elenca-se a questão do equilíbrio de forças que precisa ser buscado a todo custo. O Estado se torna cada vez mais poderoso – Durkheim fala em hipertrofia –, enquanto os indivíduos estão cada vez mais distantes dos espaços de decisão e de debate público. Portanto, seria necessário fortalecer as instâncias intermediárias para que seja possível minimizar o peso da força do Estado e, ao mesmo tempo, obter formas de representar os interesses dos grupos sociais nos espaços de decisão. Assim, as dinâmicas de grupo são importantíssimas nesse processo. Mas, DaMatta observará de forma negativa essa característica do povo brasileiro.

Quer dizer: nos sistemas em que o puritanismo foi introduzido como revolução social, a segmentação social que permite a compensação e a mediação, remediando os conflitos e adiando as disputas, foi substituída por uma linha de coerência político-social implacável que conduzia ao confronto e à mudança social radical (DAMATTA, 1991:64).

---

<sup>32</sup> Ver mais detalhes sobre esse debate em ROY, Ananya. “The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory”. In **Regional Studies**. Londres: 2009, v. 43, n. 6, p. 819-830.

(...) enquanto o universo protestante é uno e coeso – coerente, para usarmos uma palavra um pouco mais forte, mas certamente mais precisa –, o mundo católico é múltiplo e segmentado. Nele as relações desempenham um enorme papel, permitindo a passagem de uma área para outra, já que ele se demarca por meio de espaços que são complementares, mas também são segmentares (DAMATTA, 1991:163).<sup>33</sup>

O juízo de valor expresso nas duas passagens acima deixa clara a posição do autor em relação às nações onde o individualismo se encontra em franco desenvolvimento, em detrimento de países como o Brasil. Ele acrescenta a perspectiva religiosa para sustentar sua argumentação. Apesar dessa postura problemática, DaMatta revela em suas pesquisas aspectos interessantes da cultura brasileira, o que ajuda a formar um quadro do contexto social e da identidade do país. A culinária, a relação de gênero, as festividades, a religiosidade, entre outros aspectos do cotidiano brasileiro são observados nesse esforço do autor para compreender como a identidade do país se forma. DaMatta chama a atenção não apenas para os momentos extraordinários, mas também para os eventos e situações esperados e planejados.

Ao lado, porém, desses *extra-ordinários* (grifo do autor) que são acidentais, que ninguém desejou e que não foram planejados pela sociedade, existem momentos especiais que o próprio grupo planeja, constrói, inventa e espera. Ambos, é claro, constroem a memória da sociedade, mas são os segundos que servem como as verdadeiras roupagens pelas quais a sociedade cria e recria sua identidade social e suas tradições (DAMATTA, 2001:71).

Por isso, DaMatta atribui tanta importância ao futebol, ao carnaval, às procissões e às paradas militares.

Em suas análises sobre o Brasil, fundamentadas na observação dessas situações e cenas cotidianas, o autor propõe compreender a organização social brasileira numa divisão em três espaços distintos; a casa, a rua e o “outro mundo”. Este último, apesar de sua relevância, não será o foco da leitura dos textos de DaMatta realizada para esta pesquisa. O que interessa particularmente aqui é a organização da vida nos outros dois espaços, o da rua e o da casa, que são entendidos pelo autor como entidades morais, como “esferas de ação social”.

Quando, então, digo que “casa” e “rua” são categorias sociológicas para os brasileiros, estou afirmando que, entre nós, estas palavras não designam simplesmente espaços geográficos ou coisas físicas mensuráveis, mas acima de tudo entidades morais, esferas de ação social, províncias éticas dotadas de positividade, domínios culturais institucionalizados e, por causa disso,

<sup>33</sup> DaMatta retoma sua visão da organização social brasileira, baseada na divisão entre casa e rua, para analisar acontecimentos mais contemporâneos. Em artigo publicado no Jornal O Estado de S. Paulo, edição de 26 de março de 2014, ele retoma a comparação entre o Brasil e os EUA para avaliar as conjunturas política, econômica e, principalmente, social contemporâneas. Com o título “Navegação & Democracia”, o artigo pode ser encontrado no link: <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,navegacao-e-democracia,1145273,0.htm>, último acesso em 1º de abril de 2014.

capazes de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas (DAMATTA, 1991:17).

Casa e rua não podem ser entendidas apenas como uma forma diferente de nomear os espaços público e privado, segundo o autor. A defesa dessa posição se respalda na observação da existência de espaços intermediários ou de diálogo entre uma esfera e outra. Além desses entre-espaços, em que as relações sociais típicas da casa e da rua se esbarram, existiriam os chamados momentos de desvirtuamento. Em tais situações, a lógica da rua é invadida por comportamentos típicos do espaço da casa, assim como também se observa o contrário.

Esse tipo de inversão de padrões comportamentais não acontece apenas e tão somente em momentos de grande euforia como o carnaval, mas também em certas situações mais corriqueiras. Há uma tendência entre os brasileiros, segundo DaMatta, de usar no espaço da rua – sobretudo para contornar a ideia de igualdade imposta pela lei que se dirige a todos – recursos normalmente vinculados às relações sociais da dinâmica da casa. O autor debate esse aspecto da qualidade *relacional* da sociedade brasileira por meio de um frase bastante utilizada por seus cidadãos. O “você sabe com quem está falando?” traduz, de acordo com o antropólogo, essa tendência nacional de impor uma relação social que possa diferenciar o indivíduo de forma a lhe garantir o ‘direito’ de não estar sujeito à legislação. Nesse ponto, estabelece-se uma interação negativa e distanciada entre as diferenças, além de ser um dos principais gatilhos de conflitos de toda ordem – inclusive no espaço do trânsito<sup>34</sup>.

Ortiz, Sodré e DaMatta percorrem diferentes caminhos e sustentam posições distintas a respeito de uma das principais características da organização social brasileira. Mas, os três autores argumentam em defesa da ideia de que esta é uma sociedade relacional. Em outras palavras, é nas relações entre as pessoas que se encontram as respostas para as diversas questões sobre identidade, comportamento, visão de mundo, entre outros. Assim, a disposição para a formação dos grupos – o que não é impeditivo, de forma alguma, dos distanciamentos e conflitos –, bem como as raízes históricas envoltas em inúmeros processos de mútua afetação indicam um contexto social propício e propenso ao conflito, mas também ao diálogo respaldado pelas formas de solidariedade social apresentadas por Durkheim – com especial atenção para o tipo *orgânico*.

---

<sup>34</sup> Os conflitos gerados pelo contato (muitas vezes, forçado) das diferenças serão discutidos no próximo tópico.

## 7.1 Relacional e conflituosa

A natureza relacional da sociedade brasileira não indica apenas a possibilidade de aproximações, num sentido amistoso e positivo, entre representantes da diversidade social, mas também implica em desavenças geradas por essa mesma dinâmica. Algumas vezes, tais aproximações são forçadas e as disputas, tipicamente encontradas nos espaços urbanos adensados, podem se intensificar. Assim, esse cenário se mostra bastante inclinado ao desenvolvimento de relações conflituosas e violentas. Além disso, a falta de equilíbrio na relação entre Estado e indivíduo – conforme descrito em passagens anteriores sobre a visão de Durkheim a respeito da hipertrofia do Estado no capitalismo – também contribui para o conflito.

Para entender esse contexto social e, sobretudo, urbano, é necessário pensar o conflito, os mecanismos de violência existentes e suas interferências nas relações sociais. Mas, como tratar essa questão de forma ampla e sem generalizações imprecisas? Será possível estabelecer conexões entre a identidade brasileira e o cenário conflituoso que se apresenta ou a violência deve ser entendida como uma característica comum da contemporaneidade?

Muniz Sodré distingue dois tipos diferentes de violência. O primeiro deles é, segundo o autor, institucionalizado e invisível, porque praticado pelo Estado, e se concretiza como estado de violência por sua constância. A segunda forma é visível, anômica, desenvolvida por indivíduos marginalizados e excluídos e se concretiza em atos de ruptura (SODRÉ, 1992:11).

A socialidade implicada no modelo de encadeamento tem mais a ver com “massa” enquanto metáfora explicativa de uma ontologia relacional precária do que com “multidão”, esta entidade que pode ser descrita como “cadeia humana”, suscetível de identificação e emoções profundas, capaz de uma vontade de ação na História. O indivíduo com identidade fixa, a multidão fazem possíveis os contatos encadeados ou contagiantes (daí, a “epidemia”), que os expõe uns aos outros, não apenas à concretude interpessoal, mas também à partilha de uma regra comunitária. A circulação da violência, ritualística ou anômica, dá-se nesse contexto simbólico (SODRÉ, 1992:16).

A violência visível e anômica estaria, em grande medida, ligada ao processo de adensamento dos espaços urbanos. Durkheim já observava esse fenômeno na Europa, nos anos finais do século XIX. Para o autor, as cidades passaram, com o desenvolvimento do capitalismo, a exercer um poder de atração sobre os indivíduos, isso porque há nesses espaços uma concentração, não apenas da efervescência da vida social, mas também da oferta de trabalho. Esse processo corresponderia, na opinião de Durkheim, à fonte do acirramento dos conflitos e das disputas porque há um número cada vez maior de pessoas vivendo em espaços

geográficos cada vez menores. A luta pela vida, nas palavras de Durkheim, se torna “mais ardente” (DURKHEIM, 2004 a:263), o que possibilita a disseminação de ações de violência praticadas pelos indivíduos em disputa.

No que tange à violência invisível exercida pelo Estado, Sodré retoma as características do patrimonialismo ibérico para entender como o poder instituído exerce sua força de maneira violenta. Mesmo num momento anterior ao advento da Internet – o texto de Sodré é de 1992 –, o autor já observava esta sociedade numa perspectiva tele-relacional em que a violência praticada pelo Estado se impõe por uma aproximação entre força militar e poder econômico. A exclusão se torna cada vez mais profunda e as relações com o outro se tornam mais e mais distanciadas (SODRÉ, 1992:33). Essa situação, segundo o autor, resulta das raízes patrimonialistas – como apontado em nota de rodapé no tópico anterior – que respaldam o modelo de administração pública brasileiro e asseguram a lógica dos privilégios e exclusões (SODRÉ, 1992:41). Essa dinâmica cria situações em que as diversidades são colocadas em contato de forma negativa e o distanciamento passa a ser almejado. Como a própria configuração física desse modelo de organização social, conforme nota Durkheim, impõe a proximidade aos indivíduos, o conflito se torna inevitável.

O exercício da violência pelo Estado terá apoio, segundo Sodré, dos meios de comunicação. Pelo modelo do espetáculo, em que as imagens predominam, “uma socialidade artificial [é produzida e organizada], encenada num novo tipo de espaço público” (SODRÉ, 1992:45).

O sistema de informação (meios de comunicação e teletecnologias informacionais) impõem-se contemporaneamente como o lugar central de produção do real do ocidente moderno. A informação é um modo de organizar – atualmente, de forma administrativa ou gerencial – o espaço social contemporâneo. Isto implica dissolução da socialidade tradicional, hibridação de formas sociais convenientes e montagem de novos dispositivos de controle. (...) As novas formas de relacionamento social implicam *comutação* (grifo do autor) (ligação relacional e veloz dos termos separados) de papéis e funções e uma “visão-tele” do mundo, isto é, uma visão a distância (a proximidade é simulada pelas tecnologias), que é a forma de olhar, trocar, governar na sociedade contemporânea – por sua vez, definida em termos monopolistas (concentração financeira, demográfica, semântica), em níveis transnacionais e nacionais (SODRÉ, 1992:80-81).

Mais uma vez, percebe-se que um Estado hipertrofiado – o que é, em grande medida, possibilitado pela diminuição e até ausência de instâncias intermediárias<sup>35</sup> – resulta num cenário muito mais propício ao conflito do que ao diálogo. Por outro lado, **esses movimentos da sociedade não podem ser apresentados como a única forma de interação social**

<sup>35</sup> Ver mais detalhes sobre essa abordagem no tópico 4.2 deste trabalho.

**existente.** Mesmo que em número menor de ocorrências ou restritos a certas situações, às vezes excepcionais, outros formatos de relação social podem ser apreendidos e devem ser levados em consideração. Cremilda Medina (1988), por sua vez, observa com ressalvas essa culpa imputada à comunicação de massa e aos veículos de comunicação, conforme apontado por Sodré.

Não mais satisfeitos com estudos específicos do fenômeno, os teóricos da Escola de Frankfurt vão remeter as mensagens e efeitos da comunicação de massa para um referencial bem mais amplo, a *Sociologia da cultura de massa* (grifo da autora). E desse germen aparecem novas correntes: nos Estados Unidos, uma outra geração de críticos da cultura de massa (não mais encantados com seu poder e efeitos, mas tremendamente pessimistas quanto à massificação); na Europa, a corrente intelectual que descarrega na cultura de massa a imensa culpa de “kitschizar” os valores autênticos; a corrente política (geralmente de esquerda) também descarregando na comunicação coletiva as culpas do capitalismo (MEDINA, 1988:16-17).

Medina insiste na ideia de comunicação como interação social e, retomando o desenvolvimento do pensamento comunicacional das últimas décadas, entende a perspectiva de massa como parte de um processo mais amplo de afetações múltiplas<sup>36</sup>.

Parece um tanto contraditório, mas parte dos mecanismos responsáveis pelo desenvolvimento do conflito também contribui para a ocorrência de aproximações amistosas e dialógicas. Assim, na configuração da organização social brasileira, que apresenta uma disposição relativamente acentuada para a interação, os encontros entre representantes da diversidade social nem sempre estão pautados por um aspecto negativo. Roberto DaMatta (com ressalvas a sua posição política) apresenta essa contradição da realidade social brasileira a partir de festas, cerimônias e personagens folclóricos.

No livro “Carnavais, malandros e heróis” (1997), DaMatta analisa três rituais e três personagens heroicos presentes nessas cenas ritualísticas. São eles o carnaval, a parada militar e a procissão e seus personagens, respectivamente, o malandro, o caxias e o renunciador. A ênfase da análise está no carnaval e no malandro que são observados como situação e personagem que fogem à regra, que se opõem à configuração social estabelecida. O carnaval é apresentado como a festa onde a ausência de regras se coloca como regra; momento em que tudo pode e nada é negado e, principalmente, se apresenta como a oportunidade de inverter a lógica da rua e da casa.

A inversão de que trata DaMatta diz respeito a ideia de que a vida social estaria baseada numa divisão entre a rua – espaço público, e impessoal, onde as regras imperam – e a

---

<sup>36</sup> Mais detalhes desse debate podem ser observados no livro “Notícia, um produto à venda – Jornalismo na Sociedade Urbana e Industrial”, Summus Editorial, São Paulo: 1988.

casa – local da intimidade, onde o sujeito social exerce papéis definidos no âmbito familiar e possui uma identidade consolidada.

A rua como categoria genérica, em oposição a casa, é o local público, controlada pelo “Governo” ou pelo “destino”, essas forças impessoais sobre as quais o nosso controle é mínimo. (...) [a rua é] um domínio semidesconhecido, povoado de personagens perigosos (DAMATTA, 1997:93).

No carnaval, a rua passa a ser palco de cenas que normalmente são restritas ao ambiente da casa, isto é, cenas da vida privada. DaMatta observa essa faceta do carnaval ao analisar a sexualidade presente na festa, a exposição de fantasias e situações privadas e a inversão de papéis como as representações de blocos de homens vestidos de mulheres. A lógica se inverte e aquilo que antes se restringia a intimidade da casa passa a ser encenado na rua, no espaço público transformado em espaço sem regra, sem limites.

Outra implicação da análise a partir dessa lógica que divide a vida social entre a rua e a casa é o papel e os comportamentos que esses dois ‘espaços’ impõem ao sujeito social. O autor faz uma diferenciação entre *pessoa* e *indivíduo* para entender como esse sujeito se coloca em cada um desses espaços; esse exercício será fundamental para compreender as diferenças entre as sociedades latinas e aquelas que vivem de acordo com o pensamento protestante<sup>37</sup>, na opinião do autor. Com base nessa ideia, o sujeito como *indivíduo* ocupa uma posição de igualdade e é indiferenciado (do ponto de vista das hierarquias) em relação aos demais, perante as regras – esse seria o padrão comportamental adotado no espaço da rua. O *indivíduo* é particularizado, é livre e pode fazer escolhas o que seria um direito fundamental. Já como *pessoa*, o sujeito social é totalmente integrado à sociedade; ele faz parte dela e desempenha papéis específicos. Dessa forma, como *pessoa*, ele se encontra vinculado à totalidade social por ser parte integrante dela o que limita sua capacidade de decisão e suas escolhas – esta seria a situação mais comumente encontrada no espaço da casa. DaMatta demonstra que a vida em sociedade compreende ambas formas de convívio (como *indivíduo* e como *pessoa*), mas existiria no Brasil uma predominância da perspectiva do sujeito social como *pessoa*, dada a configuração segmentaria da sociedade brasileira.

O autor faz uma diferença entre sociedades hierarquizadas e outras igualitárias e, segundo essa concepção, o Brasil seria caracterizado pelo primeiro tipo e traria em sua formação noções de crescente **interdependência**. Ele cita Durkheim para retomar a ideia de segmentação social e das relações de dependência dos segmentos entre si. Além desse fator,

---

<sup>37</sup> “(...) diria que, no Brasil, vivemos a ideologia das corporações de ofício e irmandades religiosas, com sua ética de identidade e lealdade verticais, do que as éticas horizontais que chegaram com o advento do capitalismo ao mundo ocidental e à nossa sociedade.” (DaMatta, 1997:194-195).

nesse tipo de sociedade, que está entre aquelas denominadas por Durkheim como complexas, há uma profusão de pontos de vista distintos do todo social, sendo que cada um deles corresponderia ao de um segmento.

(...) se o modelo de Durkheim é provavelmente verdadeiro quando aponta que na sociedade complexa há uma possibilidade de códigos múltiplos, já que cada grupo teria uma perspectiva diferente da totalidade social, existe por outro lado o problema da contaminação de códigos. Por contaminação de códigos desejo chamar a atenção para o problema de que na sociedade complexa, existem oscilações entre os grupos especializados que passam de dominantes a dominados, e vice-versa. (...) Há, assim, junto aos códigos múltiplos que dividem os “palcos” e os papéis sociais como diz Gluckman, uma luta pela contaminação de todo o sistema por parte de um grupo social e sua ideologia. A dinâmica desse sistema é, em consequência, de contaminação ou de equilíbrio. Isto é, certos períodos são dominados por certos grupos sociais e todo o sistema é ordenado segundo sua perspectiva, categoria e valores, outros períodos são dominados por outros grupos (DAMATTA, 1997:75).

Mesmo sendo marcada pela alternância da dominação dos vários grupos, essa sociedade segmentaria, segundo DaMatta, não restringe as pessoas às interações sociais de um único coletivo. Encontram-se nessa sociedade espaços e situações de mediação entre os segmentos sociais. Mais uma vez a análise do carnaval ajuda a compreender essa dinâmica, pois é esse ritual, ao lado de outros, que colocará em foco a existência desses espaços de encontro entre os sujeitos, independentemente das hierarquias e diferenças sociais que, em geral, os separam. DaMatta enfatiza que a segmentação não dilui os pontos de contato; mesmo divididos em coletivos, os sujeitos sociais e seus respectivos grupos permanecem fazendo parte da totalidade da sociedade e isso fica evidenciado no papel exercido pela escola de samba, por exemplo, durante o carnaval.

A conciliação se torna o ponto central da dinâmica social desses grupos e da sociedade inclusiva. Por causa disso a escola de samba (e tantas outras instituições populares) serve de **mediação entre segmentos sociais** (grifo nosso) com interesse social e politicamente contrários (DAMATTA, 1997:135).

Mas, essa conciliação relacionada ao carnaval não deve ser entendida como a situação que predomina, embora seja, como pontua DaMatta, parte essencial que caracteriza a vida em sociedade no Brasil.

Mais um vez, o conflito irá aparecer como uma situação muito mais recorrente do que esses momentos de conciliação, apesar de, segundo DaMatta, o brasileiro ter a tendência de negar sua natureza conflituosa. A dissimulação do preconceito racial no Brasil, por exemplo, faz parte dessa postura que a sociedade brasileira mantém de negação das disputas e da desigualdade.

(...) a sociedade brasileira parece avessa ao conflito. Não que com isso se elimine o conflito. Ao contrário, como toda sociedade dependente, colonial e periférica, a nossa tem um alto nível de conflitos e de crises. Mas entre a existência da crise e seu reconhecimento existe um vasto caminho a ser percorrido. (...) Tudo indica que, no Brasil, concebemos os conflitos como presságios do fim do mundo e como fraquezas – o que torna difícil admiti-los como parte da nossa história, sobretudo nas suas versões oficiais e necessariamente solidárias (DAMATTA, 1997:183).

Apesar de pautar suas considerações pela comparação entre o Brasil e as sociedades do hemisfério norte – como se o conflito inexistisse nessas últimas –, DaMatta revela um traço cultural brasileiro bastante problemático – e que contribui para a compreensão das características basilares desta sociedade. Essa negação da desigualdade, das disputas e da própria natureza beligerante ajuda a dissimular os dois tipos de violência apresentados por Sodré. Por um lado, o Estado mantém o uso da força desmedida e, por outro lado, a violência anômica aparecerá como resultado desse encontro forçado nos espaços públicos onde as regras de conduta – que deveriam regular as interações – são, muitas vezes, ignoradas e as diversidades são colocadas em oposição (aproximadas numa perspectiva negativa). Embora isso tudo seja observável, é também dissimulado por uma postura, em grande medida, hipócrita porque baseada na negação daquilo que faz parte da essência da sociedade.

A aproximação negativa (orientada pela não-observância das leis), que contribui com o conflito, é analisada por DaMatta em seu estudo sobre o uso da expressão “você sabe com quem está falando?”. O autor fez um levantamento extenso da aplicação dessa frase em situações variadas, mas verificou que seu uso sempre está vinculado a uma postura de desrespeito às regras. Nesse sentido, os sujeitos sociais que lançam mão da expressão buscam se colocar acima das regulamentações existentes e, normalmente, isso está ligado à ideia de hierarquização social.

(...) os casos de aplicação do “sabe com quem está falando?” revelam uma estrutura social em que as classes sociais também se comunicam por meio de um sistema de relações entrecortadas que, provavelmente, termina por inibir parcialmente os conflitos e o sistema de diferenciação social e político fundado na dimensão econômica do sistema (DAMATTA, 1997:192).

Paralelamente a essa perspectiva de DaMatta, tem-se algumas situações em que a própria dinâmica do espaço público problematiza sobremaneira a não-observância das regras de forma igualitária. Assim, seu desrespeito tem resultados muito mais perversos do que seria de tudo desejado. Na etapa da pesquisa de campo dedicada aos jornalistas, Caio Rocha, na época repórter de rua da Rádio SulAmérica Trânsito, foi acompanhado durante um turno de

trabalho<sup>38</sup>. Ele falou sobre a violência extrema do trânsito e identificou algumas maneiras de compreender esse cenário que mata tanto quanto uma guerra civil.

Na visão de Rocha, a violência não é resultante do trânsito em si, mas é um reflexo das pressões que os indivíduos sofrem todos os dias; a pressa para chegar aos compromissos, o espírito de disputa que, segundo ele, impera na região – ele se referia especificamente à capital paulista –, e o estresse da vida na cidade. Assim, o trânsito seria um lugar em que tudo acaba vindo à tona, até porque é nesse espaço público que as diversidades se encontram, é ali que somem as barreiras sociais e todos são obrigados a usar o mesmo ‘asfalto’, o que exacerba o conflito.

No espaço do trânsito, as relações entre as diferenças pautadas pelas hierarquias e disputas típicas da sociedade brasileira resultam em vários acidentes, muitos com mortes. Por isso, o repórter enfatiza a importância de trabalhos de conscientização e de educação no trânsito. Seria como admitir que esse é o espaço urbano por excelência onde o respeito mútuo deve prevalecer, porque do contrário muitas vidas continuarão sendo perdidas. Mas, já existem alguns avanços positivos nesse sentido – tratar-se-á dessa questão com maior atenção a seguir.

Tem-se, assim, a ideia de que a sociedade brasileira é bastante conflituosa, apresenta uma propensão às disputas de forma violenta e as diferenças são, em várias situações, mediadas por uma hierarquização dos grupos e coletivos. Em contrapartida, não se deve perder de vista o fato de que essa mesma sociedade dispõe de mecanismos de interação social que podem produzir espaços de diálogo. São esses momentos e essas situações que interessam para esta pesquisa. Portanto, tendo em vista a existência potencial de relações dialógicas, sem contudo negar o conflito, desenvolve-se a seguir um levantamento do contexto urbano da chamada Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), com especial atenção para os dados relativos à mobilidade e ao trânsito.

---

<sup>38</sup> Caio Rocha foi acompanhado ao longo de sua jornada de trabalho em 9 de fevereiro de 2012. Nesse dia, ele fez a cobertura da Marginal do Rio Tietê e adjacências, no período da tarde.

## 8. A cidade em trânsito

O contexto social e urbano escolhido como cenário para esta pesquisa faz parte dessa sociedade relacional e conflituosa, descrita nos tópicos anteriores. De forma geral, entende-se que as interações entre os indivíduos que fazem parte desta sociedade estão marcadas por essa característica, o que culmina em duas resultantes possíveis, o conflito e o diálogo. Alguns desses aspectos levantados até aqui ganham contornos ainda mais fortes quando tais interações são acompanhadas em um dos espaços urbanos mais adensados do mundo. Além das proporções físicas alargadas e do número expressivo de habitantes, a região escolhida como palco das observações de campo tem na mobilidade um dos seus problemas de maior impacto.

A noção de mancha urbana – comumente utilizada pelos urbanistas para designar espaços onde o processo de urbanização se verifica de forma intensa – parece bastante apropriada para identificar o cenário da presente pesquisa. A chamada Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), formada por um aglomerado de 39 municípios, apresenta uma urbanização acentuada.

A RMSP é uma das cinco<sup>39</sup> regiões metropolitanas do Estado de São Paulo. Ela foi criada em 1973 e regulamentada por uma série de leis posteriores, sendo a Lei Complementar n° 6 de 2005, aprovada em junho de 2011, a mais recente delas a entrar em vigor. Em seus quase 8 mil quilômetros quadrados de extensão, moram 20 milhões de pessoas, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). As informações se referem ao Censo 2010, assim é possível que os números já se encontrem relativamente desatualizados, porém são as informações disponíveis mais recentes sobre o assunto.

Outro aspecto marcante da Grande São Paulo diz respeito à dificuldade de identificação das fronteiras entre os municípios que dela fazem parte. Muitas vezes, o que divide uma cidade de outra é apenas um poste, uma árvore ou uma pista de rodovia. Este é o caso dos limites entre Guarulhos e uma parte da zona norte da capital paulista – fronteira próxima ao terminal de cargas Fernão Dias – marcados pela Rodovia Fernão Dias e pelo rio canalizado que corre sob a rodovia. O serpentear do rio faz com que parte da pista sentido São Paulo fique em território paulistano, enquanto a pista no sentido contrário fique em solo

---

<sup>39</sup> Além da RMSP, no Estado de São Paulo existem a Região Metropolitana da Baixada Santista (composta por 9 municípios), a Região Metropolitana de Campinas (composta por 19 municípios), a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (composta por 39 municípios e com uma população de 2,3 milhões de pessoas) e, a mais recente, Região Metropolitana de Sorocaba, criada em maio de 2014 (composta por 26 municípios, habitados por 1,7 milhões de pessoas).

guarulhense. Assim, a marca desta divisa é visualizada pelas pistas da rodovia que liga São Paulo a Belo Horizonte (MG), embora seja desenhada por um rio que se tornou invisível.

Além da geografia simbiótica e do grau de urbanização que marcam profundamente essa região, a demografia também chama a atenção. Os dados oficiais do IBGE indicam que um, em cada dez brasileiros, mora na RMSP, por isso esta área é considerada a mais populosa do país. Ela é também a quarta com maior população no mundo, de acordo com o “Relatório Perspectivas Mundiais de Urbanização” (ONU: 2007)<sup>40</sup>.

O número expressivo de habitantes está, entre outras questões, vinculado à oferta de emprego, considerada grande, embora o Governo do Estado tenha iniciado, na década de 1970, um processo de descentralização do parque industrial, antes concentrado na RMSP. Muitas indústrias foram transferidas para o interior do Estado, o que resultou num processo de migração para outras cidades. Mesmo assim, setores ligados à prestação de serviços continuam tendo presença forte nos municípios metropolitanos.

A configuração dessa mancha urbana impõe a seus habitantes um padrão de vida que interfere nas relações sociais e na dinâmica cotidiana de grupos e indivíduos. Entre os principais aspectos de interferência da geografia (em seu sentido mais amplo) da RMSP, destaca-se a chamada mobilidade pendular, isto é, o “trajeto dos indivíduos acima de 15 anos de idade que trabalham ou estudam em um município diferente daquele em que residem” (ARANHA, 2005:96). Uma parcela importante da população da Grande São Paulo se movimenta diariamente entre os municípios para estudar e trabalhar. Além desses movimentos regulares, há ainda viagens realizadas por motivos mais esporádicos para usufruir da infraestrutura de lazer, de saúde ou mesmo de comércio que pode ser mais atrativa em uma cidade do que em outra. Por conta da proximidade entre os municípios, esses deslocamentos são facilitados e se tornaram bastante comuns.

Os estudos mais recentes sobre a mobilidade pendular na RMSP se baseiam no Censo 2000, realizado pelo IBGE. Portanto, é provável que atualmente haja uma movimentação ainda mais expressiva entre as cidades da Grande São Paulo, isto porque um aumento da população foi verificado na comparação dos dados dos Censos 2000 e 2010. Segundo o “Boletim Metropolitano de Conjuntura Social e Econômica” (2011)<sup>41</sup>, publicado pela Câmara Municipal dos Vereadores de São Paulo, a população da RMSP cresceu no período citado

---

<sup>40</sup> Disponível em [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/meio\\_ambiente/arquivos/EIA\\_Capitulo\\_II\\_MeioSocio\\_economico\\_parte2.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/meio_ambiente/arquivos/EIA_Capitulo_II_MeioSocio_economico_parte2.pdf), último acesso em 28 de fevereiro de 2014.

<sup>41</sup> Disponível em <http://www2.camara.sp.gov.br/CTEO/Boletim-RMSP04-set11.pdf>, último acesso em 28 de fevereiro de 2014.

quase 1% ao ano o que resultou num aumento de 1,8 milhão de habitantes no conjunto dos 39 municípios que fazem parte da área.

Com base nos dados do Censo 2000, já é possível observar um número grande de deslocamentos entre os municípios. Segundo Valmir Aranha (2005), algumas pesquisas que resultam do cruzamento de dados colhidos por diferentes institutos – o IBGE é um dos mais utilizados – demonstram que mais da metade da População Economicamente Ativa (PEA) de 1/3 dos municípios da RMSP trabalha em um município diferente daquele onde reside. Com base exclusivamente no Censo 2000, é possível afirmar que 1 milhão de pessoas se movimentam entre as cidades diariamente para trabalhar e/ou estudar. Isso significa que a mobilidade pendular registrada na Grande São Paulo é realizada por 12,2% da PEA da RMSP.

O volume pode ser ainda maior se colocados nessa somatória as pessoas provenientes de outros municípios que não os da Grande de São Paulo e aqueles indivíduos em trânsito que para chegar a seu destino precisam cruzar rodovias como a Via Dutra, a Fernão Dias, entre outros corredores viários localizados no meio urbano da grande metrópole.

Com base nos deslocamentos dos residentes da RMSP, Aranha indica que “o principal receptor da pendularidade metropolitana” (ARANHA, 2005:99) é a capital paulista. São Paulo é destino diário de 591 mil pessoas provenientes de outros municípios da Grande São Paulo. Por outro lado, cerca de 82 mil pessoas saem da capital para trabalhar e/ou estudar em outro município da RMSP todos os dias. Na área mais próxima à capital, Guarulhos se destaca como o município que apresenta o maior déficit populacional causado pela mobilidade pendular, saem da cidade 82.900 pessoas e se destinam a ela 31.600 moradores de outros municípios da área metropolitana.

Ainda segundo Aranha (2005), o motivo principal dos deslocamentos, 84,1% dos casos, é o trabalho. Em segundo lugar, com incidência em 11% das situações, está o estudo e, por último, as pessoas que circulam pela região para trabalhar e estudar totalizam 4,9% dos indivíduos em movimento pendular na RMSP.

Como uma parte significativa desses deslocamentos, tanto no começo quanto no fim da jornada diária, se concentra em horários próximos, é fácil perceber a relação entre esses números e os dados relativos ao esgotamento do sistema de transporte coletivo e ao trânsito de carros particulares nas horas de pico. Além das pessoas em trânsito entre as cidades, não se pode esquecer que o número de habitantes dos municípios que fazem parte da Grande São Paulo é expressivo e estes indivíduos também se deslocam diariamente pelo espaço urbano. O adensamento populacional nessa região pode ser verificado pela proporção do tamanho físico

da área, pouco menos de 8 mil quilômetros quadrados, e o número de habitantes de acordo com o último Censo que contabiliza quase 20 milhões de pessoas.

A Grande São Paulo, como boa parte das demais metrópoles, apresenta um processo de urbanização que se baseia numa lógica de ‘periferização’. Isto significa que os moradores estão se instalando cada vez mais longe dos centros estruturados dessas cidades, seja por uma questão de condições financeiras – quanto mais longe dos centros, mais barata é a moradia –, seja pela busca de melhor qualidade de vida – casos de condomínios de alto padrão em cidades periféricas como o famoso Alphaville em Barueri e Santana do Parnaíba.

Assim, o cenário que se delineou impõe a seus habitantes a necessidade de deslocamentos constantes por uma área urbana extremamente populosa. O volume de viagens diárias realizadas pela população da RMSP se mostra em números também expressivos apresentados pela São Paulo Transporte S.A. (SPTrans), empresa gestora do sistema de transporte da capital. De acordo com a SPTrans, 6 milhões de passageiros são transportados diariamente na RMSP pelo sistema de transporte coletivo rodoviário. Outras 3,7 milhões de pessoas se deslocam pelo sistema de trens metropolitanos controlado pela Companhia do Metropolitano (Metrô) e 2,3 milhões de passageiros se movimentam pela região por meio dos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)<sup>42</sup>.

A urbanista Ermínia Maricato considera que a maior fonte dos problemas das megalópoles – como são chamados os grupos de cidades metropolitanas como o que forma a RMSP – é o modelo de mobilidade baseado no transporte rodoviário, com destaque especial para o automóvel (forma individualizada de locomoção).

De todos os fatores que contribuem para a piora na condição de vida das metrópoles, o modelo de mobilidade baseado na matriz rodoviária, especialmente no automóvel, e o relativo desprezo pelo transporte coletivo são, talvez, os de maior impacto (...) Mais de 30,5 milhões de viagens por dia são realizados na RMSP (...) Na capital de São Paulo circulam 3.000.000 de veículos por dia dos quais 1.200.000 se mantêm principalmente na região de renda maior, entre os rios Pinheiros e Tietê (MARICATO, 2011:79-80).

Dados mais recentes da CET mostram que o número de carros em circulação pela capital paulista já alcançou a marca de 3,8 milhões por dia. Um contingente ainda maior do que o apresentado por Maricato. Por um lado, o número de automóveis é grande e ocupa, ainda segundo a CET, 78% da superfície de ruas e avenidas da capital paulista nos horários de pico. Por outro lado, apenas 28% das pessoas em trânsito nesses horários – sem contar aquelas que viajam por transporte sobre trilhos; nesta conta apenas são contempladas as pessoas que se deslocam ‘sobre’ o asfalto – se locomovem por este meio de transporte.

<sup>42</sup> Esses dados foram divulgados, respectivamente, pelo Metrô e pela CPTM nos balanços de 2012.

Em reportagem publicada pela revista “sãopaulo” do Jornal Folha de S. Paulo, edição de 12 a 18 de agosto de 2012, os números da CET foram apresentados de forma a mostrar que a ocupação do espaço das vias da capital nos horários de maior demanda de mobilidade é, para dizer o mínimo, equivocada. O transporte coletivo, responsável pela mobilidade de 68% das pessoas nos horários de pico, ocupa apenas 8% do espaço. As motocicletas seriam, segundo esses dados, o meio de transporte utilizado por quase 17% das pessoas e ocupariam apenas 7,5%<sup>43</sup> do espaço de ruas e avenidas nos horários de maior movimento.

Assim, além do número grande de pessoas em circulação – como evidenciado pelas informações sobre a população residente na RMSP e sua mobilidade pendular – e da concentração dessas viagens em horários próximos (os chamados períodos de pico), a priorização do meio de transporte que ocupa mais espaço, quase 80% das vias, e é usado por um contingente reduzido de indivíduos, representando menos de 30% da população em trânsito, resulta em dificuldades traduzidas em recortes sucessivos de filas e congestionamentos na região metropolitana mais populosa do país.

---

<sup>43</sup> Os demais 6,5% do espaço das ruas e avenidas de São Paulo, nos horários de pico, são ocupados por caminhões que transportam mercadorias.

## 8.1 Mobilidade, encontros e desencontros na urbes

Não é por acaso que o interesse dos pesquisadores das ciências sociais (aplicadas) tem se concentrado cada vez mais nas dinâmicas da urbes. O modelo de organização social capitalista propicia uma concentração cada vez maior da população nos espaços urbanos que, também por isso, ocupam lugar central na sociedade contemporânea. As disputas e conflitos de toda ordem, os laços perdidos e refeitos se desenvolvem nesse palco diversificado, tumultuado e extremamente rico em narrativas e perspectivas.

Christian Topolov (1991) refez o caminho teórico dos saberes sobre a cidade em palestra proferida no “V Encontro de pesquisadores de planejamento urbano”, realizado em Salvador (BA), pela ANPUR<sup>44</sup>. Com o título provocativo "Os saberes sobre a cidade: tempos de crise?", o pesquisador francês comenta as principais preocupações dos estudiosos da questão urbana desde o século XIX.

A cidade, que deu origem ao indivíduo e às instituições políticas modernas, torna-se também o lugar emblemático da dissolução do elo social. Para as sociologias nascentes, esta questão é obsessiva. (...) Recriar o elo social sobre novas bases: eis aí o programa dos fundadores das ciências sociais e também dos especialistas nas novas ciências da cidade (TOPOLOV, 1991:32).

Um dos pontos centrais desse debate é, segundo o autor, a dissolução dos antigos elos comunitários, bem como o acirramento das separações e segmentações das diversidades. Mas, esta não seria uma característica específica da cidade capitalista, segundo Ananya Roy e Nezar Alsayyad. Para eles, há muita semelhança entre a cidade moderna – resultante da expansão capitalista – e da urbes medieval. Numa comparação entre as duas fases históricas do espaço urbano, os autores observam que “as exclusões e as segmentações sempre estiveram associados à estrutura das cidades e à organização urbana” (ROY e ALSAYYAD, 2009:107).

Entre as características das cidades medievais que persistem no tempo, Roy e Alsayyad chamam a atenção para os espaços fechados e excludentes onde sistemas privados de governança são estabelecidos. Eles se referem aos condomínios fechados – usados com privilégio por uma parcela abastada da população –, mas também aos espaços onde um poder paralelo se dissemina com regras singulares – não se trata apenas da presença do crime organizado em algumas localidades, como também de comunidades reguladas por grupos

---

<sup>44</sup> ANPUR, Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional.

religiosos<sup>45</sup>. Essas formas excludentes de governança, em grande medida, resultam na manutenção dos afastamentos dos grupos de indivíduos marcados pela heterogeneidade típica da sociedade contemporânea.

O controle das diferenças, segundo Roy e Alsayyad, pertence a esses líderes e, claro, ao próprio Estado que irá determinar os limites entre o legal e o ilegal. Na análise dos pesquisadores, este é um processo essencial para compreender o desenvolvimento das formas contemporâneas de atuação no espaço urbano. No que tange ao pequeno comércio, por exemplo, a ocupação do espaço público de ruas e calçadas por comerciantes ambulantes será considerada regular ou irregular por esse árbitro maior que é o Estado. As proibições de circulação e as demais formas de controle sobre os indivíduos passam, necessariamente, pelo aval desse agente social hipertrofiado. Essa força suprema, inclusive, vale-se da prerrogativa de criar espaços onde mesmo as leis vigentes no país ficam em suspenso, são os chamados espaços e estados de exceção.

A leitura feita por Roy e Alsayyad – além de todo um grupo de pesquisadores contemporâneos que partilha dessa perspectiva – é baseada na teoria do filósofo italiano Giorgio Agamben. Mas, o que interessa para esta pesquisa, em particular, é justamente o entendimento de que novas maneiras de associação, de agrupamento e formação de coletivos se desenvolvem nesse espaço urbano adensado. Mesmo que formas de controle sejam criadas a todo momento, a dinâmica da vida em sociedade exerce pressões sobre os agentes em comando. Um exemplo dessas pressões é a mobilidade de pessoas e mercadorias, intensificada de tal forma que uma das maiores preocupações do Estado Moderno passou a ser o controle das fronteiras físicas e ideológicas que determinaram por muito tempo a noção de Estado-nação.

O pesquisador indiano Arjun Appadurai vem discutindo, insistentemente, nas últimas décadas, a perda de sentido do hífen na expressão Estado-nação. Segundo o autor, não é mais possível manter a perspectiva de identidade nacional definida dentro de um espaço físico determinado. As nações em diáspora, os processos migratórios e as populações que se reagrupam no espaço urbano impõem um grau elevado de complexidade para o entendimento da formação da identidade social na contemporaneidade. O vínculo que se perde nessa intensificação dos processos migratórios é aquele relativo ao território. Embora em proporções diferentes e por motivações também diversas, essas maneiras de construir

---

<sup>45</sup> Os autores trazem exemplos do Oriente Médio, onde certas organizações extremistas dividem os espaços urbanos em bairros governados por autoridades islâmicas. Mas, há um processo semelhante de atuação de líderes pentecostais em periferias brasileiras.

identidade coletiva guardam alguma semelhança com os processos demonstrados por Sodré e Ortiz a respeito do encontro de culturas ao longo da colonização brasileira.

Appadurai fala de localidades e translocalidades que seriam, respectivamente, os agrupamentos de indivíduos que compartilham de uma identidade cultural num determinado lugar e aqueles que possuem essa mesma característica, mas se encontram em trânsito. Nações inteiras de refugiados, por exemplo, refazem seu espaço de convívio coletivo em lugares distantes de sua terra natal. Observam-se exemplos dessa translocalidade em campos de refugiados improvisados e cheios de problemas, como também em cidades para onde se dirigem grupos de imigrantes – é o caso dos bolivianos em São Paulo, por exemplo.

Em espaços improvisados ou mais definitivos, essas populações se reagrupam e reconstróem os laços coletivos a revelia das imposições e controles do Estado. Esse aspecto é um dos mais pertinentes no debate desenvolvido por Appadurai justamente por demonstrar que, apesar da hipertrofia do Estado Moderno, a dinâmica social é constituída por vários movimentos que extrapolam e complicam as interações sociais e seus controles.

O desafio da pesquisa urbana, de acordo com Topolov, é justamente compreender esses movimentos, acompanhar e interpretar essa dinâmica que, apesar de não ser exatamente uma novidade, se intensificou e se expandiu com o Estado Moderno. Por isso, a ciência urbana busca a todo custo indicar alguma ordem, alguma lógica, alguma organização na vida em sociedade. A análise do pesquisador, segundo ele, nunca está livre de intenções políticas e ideológicas. Aliás, ao refazer o caminho teórico dos saberes sobre a cidade, Topolov observa o engajamento político dessas pesquisas que, muitas vezes, objetivam criar planos a serem apresentados aos governantes que enfrentam problemas cada vez mais complexos – dentre eles, a mobilidade é sempre um destaque. Reconhecer essas interferências na postura do pesquisador e entender seus objetivos como agente social não desmerecem o empenho do cientista que busca compreender as relações sociais. Na verdade, o que Topolov apresenta é a velha dualidade do trabalho dos cientistas sociais que, por um lado, tentam compreender a sociedade tal como ela é e, por outro, como agentes políticos, apresentam propostas para melhorar a realidade social.

Como o etnólogo deve se distanciar de sua própria sociedade, precisamos, eu creio, reconhecer o arbitrário cultural que fundamenta nossos saberes. Isto nos leva a renunciar a uma dupla ilusão, a de uma ciência livre de amarras e a de uma política científica. Mas existe, talvez, uma diferença entre uma ilusão e uma crença. A pesquisa das ordens escondidas é meu ofício e não tenho outro. A crença de que isto pode servir a um progresso é de minha etnia e é herança que me deixaram meus ancestrais. Alguns dizem que está acabado, estes são meus adversários. Creio também que são a grande maioria. O progresso e seus saberes são ilusórios, que sejam. Mas uma vez

reconhecida a ilusão me resta a crença. Eu o sei bem, mas mesmo assim, prossigo (TOPOLOV, 1991:37).

Para construir esses saberes, se torna, cada vez mais, imprescindível ir a campo. Por meio da imersão na realidade social, o cientista consegue observar os embates entre o poder do Estado e a dinâmica dos grupos de indivíduos no espaço urbano. Nesse contato com realidades múltiplas, os pesquisadores certificam-se que, embora a economia global se faça presente em todas as relações sociais contemporâneas, existem outros aspectos das interações sociais mediando e interferindo a vida em sociedade.

Na apresentação do livro “Saídas de Emergência” (2011), Robert Cabanes e Isabel Georges defendem a incursão a campo como procedimento fundamental da pesquisa urbana. Para eles, a teoria é utilizada como instrumento de análise e não como objeto principal do debate. O livro traz uma amostra dos trabalhos realizados por um grupo de pesquisadores que reúne brasileiros (FFLCH-USP, IAU-USP, entre outros institutos e faculdades paulistas) e franceses (IRD)<sup>46</sup>. São artigos de antropólogos, sociólogos e urbanistas sobre as várias facetas da cidade de São Paulo. Num resumo da perspectiva do grupo de pesquisadores, Cabanes e Georges apontam como objetivo a tentativa de compreender a realidade brasileira contemporânea para além das relações econômicas e dos efeitos da globalização selvagem.

A banalização da situação atual deve-se a esse realismo imposto por informações econômicas que visam obscurecer deliberadamente os saberes, às verdades ideológicas passageiras, alimentando e cultivando práticas de destruição do outro para que seja possível tomar o seu lugar. Não é sob essa perspectiva que descrevemos o Brasil, mas devemos admitir que ele participa, como “todo mundo”, desse pano de fundo, desse espírito do tempo, uma globalização selvagem que se realiza por cima e por baixo (CABANES e GEORGES, 2011:11-12).

O engajamento dos pesquisadores dessa temática, a partir desse contato aproximado com a realidade sobre a qual tratam, implica, algumas vezes, em participação em movimentos sociais, produção de projetos de desenvolvimento urbano, entre outras atividades que vão além da pesquisa pela pesquisa. Ermínia Maricato é uma dessas pesquisadoras cuja atuação extrapolou os limites da academia. No livro “O impasse da política urbana no Brasil” (2011), ela expõe sua trajetória como arquiteta e urbanista, professora e militante de movimentos sociais. Maricato conta também sua experiência na criação de projetos governamentais de desenvolvimento das cidades e inclusão social em programas de habitação.

---

<sup>46</sup> Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP); Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP); Institut de Recherche pour le Développement (IRD).

Sobre a configuração das cidades brasileiras, ela reforça seu entendimento – citado no tópico anterior – sobre a piora na qualidade de vida causada, em grande medida, pelo problema da mobilidade. Na verdade, segundo a autora, o que se percebe nas cidades brasileiras é o amplo desenvolvimento da imobilidade.

De acordo com a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP, 2009), nas seis maiores metrópoles brasileiras, 29% das viagens são feitas por transporte público, 9% por meio de automóvel e 44% a pé. Segundo o especialista em mobilidade urbana, Nazareno S. Affonso, da direção da ANTP, havia 37 milhões de brasileiros que não acessavam o transporte público por falta de recursos em 2005. Em 10 anos, entre o final dos anos de 1990 e 2008, esse tipo de transporte perdeu 30% de passageiros. O transporte consome 26% da renda familiar nos extratos mais baixos e 10% nos extratos mais altos. Esses dados mostram como a imobilidade marca a vida de milhões de brasileiros moradores das metrópoles que se deslocam apenas a pé e estão praticamente exilados em seus bairros (MARICATO, 2011:148).

Além do número elevado de pessoas que não têm condições de usar o transporte público, por falta de recursos, há, por outro lado, um aumento do número de pessoas que passaram a utilizar o automóvel como principal meio de locomoção. “Aquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos, evidentemente – o automóvel passou a ser uma necessidade de todos” (MARICATO, 2011:171). Isso porque a falta de investimento no transporte coletivo e a qualidade ruim dos serviços disponíveis de transporte público faz com que as pessoas prefiram o automóvel, agora mais acessível por conta da expansão do crédito.

O resultado dessa tendência pode ser observado nos picos crescentes de congestionamento, no aumento de acidentes e, principalmente, na queda da qualidade de vida das pessoas que vivem nessas cidades, como apontado por Maricato. Ao mesmo tempo em que a prioridade passa a ser dada ao automóvel, as vias de tráfego são expandidas e a impermeabilização do solo é ampliada (MARICATO, 2011:174). Esse panorama precisa ser entendido, segundo Erminia Maricato, a partir da lógica capitalista do consumo que parece incentivar as pessoas a um comportamento irracional.

É de Karl Marx a demonstração da tese de que não é o consumo que determina a produção, mas o inverso, a produção é que determina o consumo no modo de produção capitalista. É preciso consumir para alimentar a produção ou mais especificamente, a acumulação. É preciso, portanto, **criar a necessidade** (grifo nosso) do consumo (MARICATO, 2011:176).

É possível alinhar essa perspectiva marxista à realidade brasileira contemporânea, uma vez que a qualidade ruim e o esgotamento da capacidade operacional dos sistemas de transporte público impõem ao cidadão uma necessidade de buscar alternativas de mobilidade. Para ir e voltar do trabalho sem utilizar o transporte público ou alternativas privadas, mas coletivas,

como os ônibus fretados, a população encontra no automóvel, financiado em várias prestações, a melhor opção.

Além dessa posição mais alinhada a uma perspectiva que busca nas questões econômicas as repostas para o entendimento da dinâmica social, existem autores que tratam a questão urbana do trânsito nas cidades brasileiras a partir de outras facetas da organização social. Mais uma vez, recorre-se à leitura antropológica de Roberto DaMatta. O autor realizou uma pesquisa encomendada pelo Detran do Espírito Santo com o objetivo de encontrar formas de compreender o que contribui para o trânsito ser um lugar tão perigoso onde vidas são perdidas todos os dias.

DaMatta retoma sua perspectiva sobre a sociedade brasileira como uma organização social pautada pela divisão entre os espaços da casa e da rua. Dessa forma, ele compreenderá o trânsito como parte do espaço da rua, isto é, um lugar onde os sujeitos sociais perdem suas identidades como *pessoas* e passam a ser considerados apenas como *indivíduos*. Assim, todos são submetidos (grosso modo) a uma mesma regra, o que causaria, na visão de DaMatta, um estranhamento dos sujeitos acostumados a serem tratados com base nas hierarquias típicas do espaço da casa.

O fato concreto, reiteramos, é que o trânsito põe a nu nossas receitas hierárquicas e sua inaplicabilidade no mundo moderno, o qual, obviamente, começa e tem uma presença marcante e irreconhecível nas vias públicas. (...) [Esta seria] a maior contradição da vida moderna brasileira. O encontro complicado, que já foi chamado de *dilema* (grifo do autor), de um espaço público construído como igualitário, mas sobre o qual condutores de veículos e pedestres atuam com expectativas hierárquicas (DAMATTA, 2010:97-98).

O resultado dessa postura, de acordo com a qual os indivíduos tentam manter a hierarquia das relações sociais num espaço configurado para ser igualitário, é desastroso. Dessa forma, os índices de violência no trânsito estariam ligados justamente à incompatibilidade entre padrão comportamental e cenário social, segundo o autor.

Na opinião de DaMatta, esse processo desastroso baseado nas características das relações sociais brasileiras deve ser levado em consideração para compreender o porquê de tantos acidentes, muitos com mortes, no trânsito do país. “(...) dentro de um veículo – viramos nazifascistas. Nos transformamos em hierarcas superiores em um espaço marcado pela igualdade” (DAMATTA, 2010:8). Esse comportamento ficará expresso em várias situações, desde as disputas por espaço até as relações com os agentes do Estado cujo papel objetiva fazer com que as leis sejam cumpridas – mas isso não serviria para todos, apenas para aqueles que são mal-relacionados, na interpretação dada pelo autor.

Entre os exemplos citados por DaMatta para demonstrar a irritação dos brasileiros com as regras do trânsito que lhes impõe uma condição de igualdade estão as blitzes da chamada lei seca<sup>47</sup> em que todos os motoristas são obrigados a passar por uma avaliação que pode revelar o consumo de bebida alcoólica. Daí o uso do ‘jeitinho’ por alguns que, por meio de suas relações pessoais, conseguem burlar, driblar a fiscalização. Nesse sentido, valeria a máxima de que só respeitam as leis aqueles que não desfrutam de boas relações. Nessa mesma perspectiva, se afinam as interações entre agentes do Estado, que deveriam cuidar para que as regras fossem cumpridas, e caminhoneiros que transitam pelas rodovias brasileiras com sobrepeso. O ‘jeitinho’ é o ponto de contato entre os dois personagens e o objetivo é o de suspender a regra em prol de benefícios próprios.

O uso hierárquico do espaço público no Brasil, revelado no estudo de DaMatta, parece ser mais antigo do que se imagina. A rua, como palco de demonstrações das hierarquias sociais brasileiras, já era assim considerada durante o período colonial.

A utilização diferenciada de vias e de espaços públicos em geral é uma característica de sistemas arcaicos e hierarquizados. No caso do Brasil de Dom João VI, o uso das vias públicas pelos aristocratas marcava um momento especial, semelhante ao que vemos ainda hoje quando uma alta autoridade circula pela cidade (DAMATTA, 2010:36-37).

Dessa mesma maneira, a perspectiva das hierarquias sociais será a base dos comportamentos dos atores comuns do trânsito como condutores de carros de passeio, taxistas, caminhoneiros, motociclistas, ciclistas e pedestres. DaMatta demonstra existir no espaço do trânsito contemporâneo uma hierarquia estabelecida com base no tipo de veículo que o indivíduo utiliza (DAMATTA, 2010:93); partindo do mais importante, o carro de passeio, passando pelos veículos usados para trabalho como taxis, ônibus e caminhões, bem como pelas motocicletas que, embora usadas como meio de transporte e como veículo de trabalho, ficam no último patamar dos automotivos, acima apenas das bicicletas e dos pedestres, os mais frágeis do trânsito<sup>48</sup>. Dentro dessa lógica hierárquica, os carros sempre são os mais privilegiados e os pedestres os mais agredidos.

Sobre os veículos utilizados para trabalho, percebe-se também uma hierarquia de valores diferente dependendo do espaço específico do trânsito em discussão, isto é, se a observação for nas estradas, a lógica será uma, se o cenário for as ruas e avenidas da cidade, será adotada outra perspectiva. “(...) os caminhões, que são inferiorizados como trapalhões

---

<sup>47</sup> Lei Federal número 11.705 de 19 de junho de 2008.

<sup>48</sup> Segundo o relatório “Mapa da Violência – Acidentes de Trânsito e Motocicletas” (2013), 66,6% das vítimas em acidentes de trânsito em 2011, no Brasil, foram ciclistas, motociclistas e/ou pedestres.

nas cidades, mas, como compensação, são os *donos* (grifo do autor) das estradas” (DAMATTA, 2010:94).

Além de serem colocados em patamares diferentes na hierarquia do trânsito, os condutores apresentarão relações diferenciadas com o ato de dirigir de acordo com o tipo de veículo que guiam. Essas singularidades ficam mais evidentes quando os motoristas são classificados como profissionais, de um lado, e condutores cotidianos, de outro. DaMatta aponta em seu estudo que os motoristas de ônibus, por exemplo, encaram o ato de dirigir como parte essencial do trabalho, como uma forma de ‘ganha-pão’ e, a princípio, excluem a relação de prazer com a ação de guiar um veículo, o que é exacerbado pelos condutores de carros de passeio. Para os profissionais, nesse grupo estão também os taxistas e motoristas de caminhão, dirigir dentro das regras é obrigatório e fundamental para realizar adequadamente suas funções, afinal as sanções da lei de trânsito aplicadas em certas situações podem impedi-los de trabalhar – mas, como já observado anteriormente, há sempre uma flexibilização das regras por meio da corrupção ou dos vários ‘jeitinhos’.

Outro fator importante de diferenciação dos atores do trânsito – e que também teria suas raízes na cultura aristocrática brasileira –, segundo DaMatta, é a oposição entre transporte coletivo e automóveis particulares cujo sentido vai além da liberdade e da rapidez de locomoção, atribuídas comumente aos carros. “O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre” (DAMATTA, 2010:18). Essa observação dos comportamentos, segundo o autor, já foi desenvolvida por Gilberto Freyre quando este analisou as relações sociais brasileiras na época do bonde. Anteriormente, as pessoas de ‘boa’ família circulavam nas ruas em cadeirinhas, tálburis e demais meios de transporte individualizados que evitavam o contato direto com a ‘gente comum’. Esses veículos, cuja tração era animal ou humana, foram substituídos pelos bondes, implantados no Centro-sul do Brasil pela empresa canadense Ligth. Tal meio de transporte propiciou uma certa democratização do uso do espaço público no país, afinal boa parte da população usava o bonde. Mas esse processo durou pouco, pois as ‘boas’ famílias começaram a adquirir automóveis e, assim, definiram outra forma de manter as diferenças hierarquizantes no espaço da rua.

A forma como o brasileiro se relaciona com a dinâmica da rua, conforme demonstrado por DaMatta, se configura ao longo da história do país e poderia responder como parte daquilo que origina os comportamentos adotados na contemporaneidade no espaço do trânsito. Além das questões citadas sobre os valores atribuídos aos meios de transporte coletivos e individualizados resultantes dessa evolução histórica, as relações hierarquizadas

também contribuem – e seriam as causas – para a violência e os altos índices de mortalidade no trânsito.

As reações negativas são constantes quando focamos o modo pelo qual pedestres e condutores de veículos confrontam-se e medem-se no trânsito, engendrando aquilo que todos chamam e classificam como incivilidade e *violência* (grifo do autor). Uma *violência* (grifo do autor) assustadora, mas tolerada e até mesmo esperada, que aflora na forma de um número infinito de gestos grosseiros e numa epidemia de acidentes cujo fundo tem ligação direta com um estilo específico de construir, ocupar e usar o espaço público, seja como pedestre ou como condutor (DAMATTA, 2010:49).

Por conta da violência típica do espaço da rua, que é um lugar de conflito por sua própria natureza, segundo DaMatta, no trânsito haverá um aprofundamento das diferenças hierarquizadas e, portanto, o fomento das disputas. Esse aspecto das interações sociais está relacionado à impessoalidade relativa ao espaço da rua, o que se faz presente de forma determinante no trânsito. Os motoristas se veem, geralmente, como rivais em disputa e os comportamentos adotados são perigosos e podem resultar em acidentes graves, com mortes.

Essas disputas quando envolvem pedestres e motoristas, que ocupam posições diferentes quanto à fragilidade de sua presença no espaço urbano, evidenciam ainda mais as hierarquias. A máxima usada pelos condutores é de que a rua não foi feita para pedestre, mas sim para carros. Outra postura recorrente, apresentada no estudo de DaMatta, expõe a ideia de que o pedestre não pode ‘desafiar’ um carro. Essa mesma perspectiva estará presente nas interações entre motoristas de diferentes tipos de veículos e, ao que parece, será inclusive levada em conta nas decisões governamentais que apontam para soluções em benefício da circulação dos carros em detrimento aos demais veículos e atores do trânsito.

As soluções para esse tipo de conflito passam impreterivelmente por um debate sobre as relações sociais brasileiras de forma geral, o que implica ir além do espaço do trânsito. Para DaMatta, a única maneira de compreender a violência no trânsito brasileiro é evidenciando o que Durkheim chamou de significado moral, ou seja, a dimensão simbólica “que procura o equilíbrio (ou a equivalência) entre um efeito não intencional cruel e trágico (o acidente) e suas causas ou vítimas” (DAMATTA, 2010:16).

## 9. O asfalto como palco

Pode parecer exagerado afirmar que o trânsito mata tanto quanto uma guerra civil, mas quando os dados estatísticos sobre as mortes decorrentes de acidentes nesse espaço urbano são apresentados, dissipa-se qualquer dúvida quanto à razoabilidade da comparação.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) trata a questão como uma epidemia letal. De acordo com o último balanço da organização, de 2010 a 2013 morreram 1,24 milhões de pessoas em 182 países, em decorrência de acidentes no trânsito. No Brasil, segundo o relatório “Mapa da Violência – Acidentes de Trânsito e Motocicletas” (2013), de 1980 a 2011, 980.838 mortes em vias públicas foram registradas pelo Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde. Essa é uma das principais fontes de informação sobre esse tipo de morte, ao lado da seguradora Líder DPVAT que possui dados sobre indenizações requisitadas após acidentes com vítimas, fatais ou não.

Um crescimento vertiginoso de acidentes com mortes foi observado na última década, no Brasil. De 28.995 casos, registrados em 2000, o número subiu para 43.256 ocorrências, em 2011<sup>49</sup>, o que representou um aumento de 49,2%, enquanto a população cresceu, no mesmo período, 31,7%. Para o coordenador dos estudos apresentados no relatório “Mapas da violência”, Julio Jacobo Waiselfisz, não se deve falar em acidentes de trânsito como se fossem fatalidades ou ocorrências imprevisíveis. Na apresentação do relatório, ele debate a questão conceitual e demonstra que esse tipo de morte é evitável e, portanto, não pode ser considerada como fatalidade ou mero resultado da imprudência da própria vítima.

Como os números vêm mostrando nos balanços dos últimos anos, a maior parte das mortes envolve motociclistas; dos mais de 43 mil óbitos registrados em 2011, cerca de 14,5 mil casos envolviam pessoas guiando motos (WASELFISZ, 2013: 23). Ao lado das ocorrências com motociclistas, os maiores índices são observados em acidentes com motoristas de carro de passeio (12.429) e pedestres (11.805). Justamente por esse quadro, discursos sobre a responsabilidade da própria vítima se consolidam. Waiselfisz discorda dessa ideia e se respalda no entendimento de ‘mortes evitáveis’ do Ministério da Saúde para indicar que tais acidentes poderiam ter outro desfecho. De acordo com o órgão federal, considera-se

---

<sup>49</sup> No decorrer do fechamento da presente pesquisa, novos dados foram divulgados pelo Datasus. As informações mais recentes apontam para uma continuidade do cenário observado até 2011, isto é, crescimento no número de mortes em decorrência de acidentes de trânsito. Em 2012, morreram 46 mil pessoas em todo o país; a região sudeste segue com declínio nas estatísticas e as regiões norte e nordeste continuam apresentando alta considerável. Mais detalhes podem ser consultados na atualização do Mapa da Violência no link [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf) (último acesso em 19 de julho de 2014).

dentro da perspectiva de evitabilidade situações contornáveis pelo conhecimento médico e tecnologia disponíveis no Sistema Único de Saúde (SUS). Assim, a demora no socorro e as deficiências no pronto-atendimento das vítimas estão entre as questões que contribuem para os índices elevados de mortalidade.

Outras deficiências apontadas por Waiselfisz como contribuições para o número alarmante de mortes estão relacionadas aos problemas de sinalização do trânsito, à manutenção falha das vias, à formação precária de condutores e às regras insuficientes de gestão do espaço urbano. A ONU e a OMS também apontam os aparatos de segurança no trânsito como aspecto central nesse combate à violência. Há, inclusive, a discussão sobre o quanto a tecnologia de segurança dos veículos automotivos poderia ser útil para diminuir os danos em colisões, por exemplo.

A capital paulista, assim como o Estado de São Paulo, por sua própria configuração demográfica, fica entre as cidades com maior número de acidentes (com e sem vítimas fatais) no país. Mas, por outro lado, o estudo divulgado em 2013 mostra queda na taxa de óbitos em acidentes de trânsito em todo o Estado de São Paulo. De 2001 a 2011, em terras paulistas houve decréscimo de 18,5% de mortes em acidentes de trânsito (WAISELFISZ, 2013: 43).

Mesmo com alguma queda nos principais centros urbanos do país, houve aumento de casos de acidentes fatais em cidades menores e em capitais nordestinas. Além disso, o levantamento mostra o quanto os cuidados médicos necessários em casos de acidentes com vítimas não fatais é custoso para o SUS. Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2012, quase 156 mil pessoas foram internadas em hospitais da rede pública por causa de acidentes no trânsito (WAISELFISZ, 2013: 62). Já o Departamento Estadual de Trânsito (Detran) informa que, em 2012, foram pagas, em todo o Brasil, 352.495 indenizações a pessoas acidentadas que se tornaram permanentemente inválidas e 94.668 indenizações foram efetuadas para pagamento de despesas médicas<sup>50</sup>.

Os custos com acidentes são altos e ajudam a compreender, ao lado do número de mortes, a gravidade da situação. Mais do que uma preocupação com a organização do espaço urbano, as iniciativas governamentais para lidar com o problema visam o combate a uma epidemia, como considerado pela OMS.

Nesse cenário problemático, a disputa e o conflito tipicamente observados nas relações sociais brasileiras acentuam ainda mais a pertinência de discutir medidas combativas. Com

---

<sup>50</sup> Esses dados estão disponíveis no link do site do Detran-SP <http://www.detran.sp.gov.br/wps/wcm/connect/3b61e55c-38fb-41f8-bd1e-d7d7a2bec28e/DPVAT+boletim-estatistico+2012.pdf?MOD=AJPERES>  
Último acesso em 3 de março de 2014.

base nessas expectativas de criar um convívio mais saudável no trânsito, principalmente em um espaço urbano tão adensado como é a RMSP, parece imprescindível trazer para a discussão os vários atores capazes de intervir positiva ou negativamente nessa realidade que se apresenta com tamanha aridez. Ao lado dos governantes e dos organismos internacionais, quem mais participa ativamente da mediação das relações sociais que se desenrolam no espaço do asfalto?

Esse é o momento de retomar o personagem central desta tese para indicar sua importância no debate, justamente pelo cenário apresentado nos parágrafos anteriores. O jornalista tem ou não influência sobre as pessoas que disputam espaço, que procuram impor suas vontades hierarquizadas, como diria DaMatta? O mediador simbólico pode ajudar no combate a essa epidemia ou sua participação se restringe à mera prestação de serviço informativo quando a pauta é o trânsito?

Por ser uma sociedade relacional, com grande propensão ao conflito, conforme observado nos tópicos anteriores, o Brasil se encontra entre os países com mais chances de manter os índices recordes de acidentes, muitos com vítimas fatais, em suas vias públicas. Por isso mesmo, há necessidade de buscar formas de realçar o aspecto dialógico dessa característica relacional da sociedade brasileira. Dessa forma, é possível confirmar a importância de trazer para o debate todos os agentes sociais capazes de interferir nas relações entre indivíduos marcados pela heterogeneidade.

Com base nisso, buscou-se compreender como os próprios jornalistas se colocam nessa seara de discussão; como eles acreditam interferir nesse espaço que exacerba os aspectos mais negativos das diferenças sociais; e como é possível testar o grau de dialogia que eles conseguem estabelecer com os personagens de suas narrativas e com o público. Essas questões são aprofundadas na etapa da pesquisa de campo realizada com os repórteres da Rádio SulAmérica Trânsito e que será apresentada na próxima parte desta tese.

Antes de mergulhar na pesquisa de campo, o que permitirá analisar o papel desempenhado pelos jornalistas nesse espaço urbano, parece pertinente retomar e realçar uma das questões que mais contribuem para a presente discussão. Não se deve perder de vista os impactos da demografia singular da RMSP, isso significa que o adensamento populacional é mais do que uma simples característica do cenário de pesquisa. Talvez esse aspecto da metrópole seja um dos mais importantes para se compreender a grandeza do problema da mobilidade e a dificuldade em encontrar saídas para lidar com a situação caótica que se disseminou pelas cidades que compõe a região metropolitana.

Os números apresentados anteriormente sobre a demografia, a mobilidade pendular, o volume da frota de automotivos e o contingente de usuários do sistema de transporte público são essenciais para se compreender o espaço urbano onde a presente pesquisa foi desenvolvida.

## **ESPAÇO III**

**Onde a pesquisa se aprofunda**

*O literato do futuro é o homem que vê, que sente, que sabe porque aprendeu a saber, cuja fantasia é um desdobramento moral da verdade, misto de impossibilidade e sensibilidade, eco de alegria, da ironia, da curiosidade, da dor do público – o repórter.*

*João do Rio*<sup>51</sup>

## 10. Imersos no trânsito

A etnografia e a reportagem jornalística se aproximam, principalmente, por suas técnicas de observação participante (ou experiência). Metodologia empírica que propõe ao pesquisador (e ao repórter) imergir nas situações, cenas ou espaços sociais os quais pretende conhecer, compreender e, conseqüentemente, narrar. Retomando a primeira parte desta tese, a pesquisa de campo realizada como caminho para conhecer a interferência (participação) da comunicação jornalística nas relações sociais estabelecidas no espaço urbano do trânsito está formatada como um mergulho no cotidiano da equipe de reportagem da Rádio SulAmérica Trânsito (FM 92.1).

A observação teve como foco o jornalista em seu papel de repórter. Apesar disso, há todo um momento dedicado às estruturas de organização e administração da empresa de comunicação para a qual esses mediadores sociais trabalham. Enfatiza-se as interferências dos processos de trabalho, das condições de atuação e, principalmente, dos objetivos comerciais da emissora. Mas, sem perder de vista a contribuição autoral dos jornalistas.

Antes de trazer a experiência empírica, fundamental para a presente discussão, propõe-se abrir esta parte do texto com uma narrativa representativa dessa realidade que será foco do debate apresentado nos próximos tópicos.

O dia de trabalho do repórter Ronaldo Rodrigues foi relativamente tranquilo. A proximidade de seu cotidiano me permitiu conhecer todo um universo de relações criadas no espaço do trânsito em torno desses profissionais. São relações ‘invisíveis’ para quem apenas

---

<sup>51</sup> João do Rio. “O momento literário.” Apud MEDINA, Cremilda. **Notícia, um produto à venda** – Jornalismo na Sociedade Urbana e Industrial. Summus Editorial, São Paulo: 1988, p. 54.

ouve a rádio, mas essenciais nesse processo comunicativo. O relato a seguir é baseado nas anotações do Diário de Pesquisa de Campo referentes à imersão realizada em 22 de março de 2012.

Ronaldo Rodrigues é repórter na Rádio SulAmérica Trânsito desde 2010<sup>52</sup>. Ele já atuou na reportagem de emissoras de rádio jornalísticas como Eldorado e Bandeirantes e também trabalhou na Editora Abril, na revista Quatro Rodas, onde chegou a editor-chefe. Formado em jornalismo pela Faculdade Metodista, morador do ABC paulista, casado e pai de dois filhos pequenos (um casal), ele entra no trabalho de segunda-feira à sexta-feira, às 6 horas e sai ao meio-dia (alguns sábados e domingos também é escalado para o plantão da rádio). Sua área de cobertura é a Marginal do rio Tietê, na capital paulista; é lá o cenário de histórias tristes, inusitadas e algumas até engraçadas que ele me conta durante a manhã desta quinta-feira.

Ao sair do pátio da emissora, no Morumbi, com o carro de reportagem, ele faz um gesto simples, discreto, mas que não passa despercebido: o sinal da cruz, num pedido de proteção para a jornada de trabalho que se inicia. A atitude poderia parecer automática ou exagerada, não fossem as mais de 20 mortes que ele já presenciou nesses dois anos de cobertura do trânsito. As histórias vão se sucedendo numa narrativa em que são repassados e revisados os papéis de vários atores que participam do trânsito, incluindo o dele mesmo como repórter. Ronaldo tem consciência de que sua postura deve ser respeitosa e, sobretudo, sua fala deve refletir ao máximo a complexidade das situações. Ele comenta ser necessário mostrar como as coisas se dão até para evidenciar que os acidentes normalmente estão ligados ao não-atendimento de regras simples – o que demonstra para os ouvintes a importância do conhecimento da legislação de trânsito e, também, do respeito a ela.

Entre as histórias comentadas não poderia deixar de fora aquela que me levou à rádio e que me despertou o interesse por esta pesquisa – o acidente com o caminhoneiro na Marginal do rio Tietê apresentado no primeiro tópico da tese. É nesse momento que fico conhecendo todos os bastidores daquele dia. Ronaldo me fala da surpresa que teve com a reação dos ouvintes<sup>53</sup>, *não podia imaginar, fiquei muito surpreso mesmo. Não era essa a minha intenção; na hora, fiz o que achei que tinha de fazer. Mas, fiquei feliz*. Ele revela uma curiosidade bem instigante. Os agentes da Central de Engenharia de Tráfego (CET), ou marronzinhos como costumamos chamá-los, foram ouvidos pelo repórter também por algo que parecia fugir à normalidade. *Por que não cortar as amarras da carga e jogar a mercadoria no canteiro? Por que eles tentavam colocar as coisas no lugar? Foi isso que me chamou a atenção naquela hora*. A busca da resposta para essa dúvida possibilitou, a ele e aos

---

<sup>52</sup> Ele continuava trabalhando na rádio como repórter de rua quando este texto foi fechado.

<sup>53</sup> Conforme citado na narrativa do tópico 1, os ouvintes ligaram, mandaram mensagens de texto e e-mails para a rádio ao longo de todo o dia para parabenizar o Ronaldo Rodrigues por sua postura diante do acidente.

ouvintes, conhecer a participação desses profissionais no espaço do trânsito de uma perspectiva bem diversa daquela que costuma ser evidenciada nas narrativas urbanas.

É curioso, mas Ronaldo, diferentemente de outros jornalistas que cobrem o trânsito, vê com alguma simpatia a atuação dos agentes da CET. Ele afirma que muitas vezes os marronzinhos não podem resolver as situações por conta própria e com rapidez porque nem tudo é tão simples quanto pode parecer. Para exemplificar, Ronaldo lembra de outro episódio vivenciado em seu trabalho. Num certo dia, as faixas da pista expressa da Marginal do rio Tietê tiveram de ser interditadas por causa de vazamento de produto químico na via. A motorista do pequeno caminhão baú – onde o material era irregularmente transportado –, ao perceber que parte dos produtos havia vazado, encostou o veículo num recuo de pista e acionou a CET. Os marronzinhos isolaram o trecho e chamaram a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), órgão ligado à Secretaria de Meio Ambiente e responsável pela condução das operações nesse tipo de incidente. O material que vazou não apresentava risco de contaminação ou de explosão, mas se entrasse em contato com o segundo produto transportado no mesmo caminhão a possibilidade de um acidente mais grave se confirmaria. Além disso, o material químico espalhado pela pista era bastante viscoso e ‘grudento’ o que tornava a limpeza difícil, mas necessária (o produto poderia grudar nos pneus dos carros). Constatou-se, então, a necessidade de usar uma máquina, uma espécie de aspirador gigante, para retirar todo o conteúdo da pista, inclusive, das ranhuras do asfalto. Até que tudo isso fosse feito pela empresa seguradora da carga química, sob a supervisão da Cetesb, a CET não poderia liberar a passagem dos carros. Resultado, o congestionamento se formou ao longo do dia e apenas no final da tarde – o acidente aconteceu pela manhã – é que as pistas foram liberadas. Ronaldo comenta que decidiu mostrar toda a dificuldade que a situação apresentava e deixar claro que não se tratava de ‘corpo-mole’ dos marronzinhos.

Essa postura respeitosa aliada ao tino apurado de repórter renderam a Ronaldo algumas amizades e contatos valiosos para o desempenho de sua atividade. Ele me conta que tem os telefones de vários agentes da CET e os de alguns policiais que passam informações para ele e, claro, a retribuição também acontece. Durante nossa conversa a bordo do carro da emissora, surge uma situação que exemplifica essa troca de informações com os demais atores do trânsito. Passamos por um acidente, que tinha acabado de acontecer, envolvendo três carros, na faixa da esquerda da pista expressa da Marginal do rio Tietê, no sentido da Castelo Branco, logo depois da Ponte da Casa Verde. Ele tinha finalizado seu boletim há poucos instantes quando nos deparamos com a cena. O repórter teria de esperar mais 10 minutos para relatar o ocorrido no próximo boletim, o que é muito tempo quando se trata de Marginal do rio Tietê. O trânsito da região é muito sensível e para uma batida simples dessa resultar num congestionamento de vários quilômetros bastam alguns minutos. Ele pega o celular e fala com um agente da CET, conta o que houve e onde estão os carros. Depois, Ronaldo me explica que

os marronzinhos não podem usar rádio nas viaturas da CET, mas eles dão um jeito de ouvir a SulAmérica Trânsito pelo celular ou por radinhos de pilha. A cobertura da emissora ajuda no trabalho deles, por isso eles criam formas de contornar a proibição. Mas, como demoraria até que fosse possível dar a informação no próximo boletim, ele passou os detalhes do acidente por telefone e rapidamente os agentes da CET se mobilizaram para tomar as providências devidas com o objetivo de liberar a passagem<sup>54</sup>. Mais tarde, são os agentes da CET que indicam um acidente que acaba de acontecer no viaduto que liga a Marginal do rio Tietê à Marginal do rio Pinheiros, o chamado Cebolão. A troca de informações flui bem e auxilia no trabalho de todos.

Mesmo tendo os agentes de trânsito como parceiros em seu trabalho, ele nem sempre coloca as autoridades para falar ao vivo. Os motivos são claros, o primeiro é porque os marronzinhos não podem falar oficialmente pela CET, apenas alguns agentes que ocupam cargos de supervisão podem dar entrevista. O segundo aspecto apontado por ele diz respeito à forma como esses profissionais costumam lidar com as situações, principalmente, quando envolve mortes. Ronaldo lembra que numa catástrofe, num grande acidente, quem tem acesso ao local da ocorrência são policiais, peritos criminais, agentes de trânsito, agentes do IML, entre outras autoridades e, claro, os jornalistas. De todos esses profissionais com acesso às cenas, que muitas vezes são chocantes, apenas os jornalistas não tiveram preparo prévio para lidar com a morte em suas facetas mais grotescas. Os demais além de preparados para lidar com todo tipo de situação, em geral, já estão habituados a elas. Justamente por isso, eles acabam falando da retirada de corpos de um acidente, entre outras situações, como se fosse algo corriqueiro. O exemplo é o de um acidente envolvendo um motociclista e um caminhoneiro. Ao ser abalado por um carro, o motociclista perdeu o controle de sua moto e caiu na pista, na sequência uma carreta passou por cima dele. O caminhoneiro apenas sentiu que passava por algo, como uma lombada; ao olhar pelo retrovisor viu a moto caída, daí veio o desespero. Ele encostou a carreta e foi ver o que havia acontecido, mas nada mais poderia ser feito, o motociclista estava esmagado, com parte do corpo completamente destruída. Os marronzinhos logo isolaram o local, era a pista expressa da Marginal do rio Pinheiros, no sentido de Interlagos, em frente ao presídio da região (o chamado cadeião de Pinheiros). Por sorte, um dos seguranças da muralha viu tudo e contou que o caminhoneiro não teve culpa. Ele se dispôs a servir de testemunha para o motorista que, naquele momento, estava desacorçoado, afinal havia tirado, sem intenção, a vida de uma pessoa e poderia ser punido por isso. Ronaldo conta que perguntou quais seriam as providências para liberar a pista. A resposta foi prática e bem pouco ‘sensível’ à situação. O agente apenas disse que seria preciso

---

<sup>54</sup> Esse é um bom exemplo da interferência direta (nesse caso, benéfica) da atuação do jornalista na dinâmica do trânsito. Seu papel de mediador desempenhado *in loco* permite o estreitamento das relações e uma atuação que extrapola a mera prestação de serviço informativo. Essa questão será aprofundada a seguir.

‘juntar’ as partes do corpo (raspando o que fosse possível do asfalto), retirar a carreta da pista e levar a moto, já recolhida. Assim que os peritos fizessem o serviço deles, tudo isso seria providenciado e a pista estaria novamente livre para circulação. Era bem possível que a fala de alguma das autoridades presentes naquela ocorrência soasse insensível. Nesse tipo de situação, Ronaldo diz que não há como entrevistar ao vivo o caminhoneiro (que estava completamente fora de si), nem as autoridades (que poderiam falar inapropriadamente), por isso a melhor opção é fazer o boletim narrando o acontecimento com suas próprias palavras. Foi o que fez.

As histórias de violência, de acidentes e mortes no trânsito se sucedem. Ronaldo lembra de mais algumas ao longo do dia e isso evidencia o quanto esse espaço de circulação é violento. O repórter comenta que a Marginal do rio Tietê é particularmente perigosa e até os agentes da CET costumam evitar a via durante as folgas, quando saem com a família. Eles dizem que a Marginal é uma espécie de bomba relógio prestes a detonar. Ronaldo concorda e afirma que isso é resultado de uma conjuntura que inclui a má formação de motoristas – desconhecedores das regras de trânsito –, o estresse gerado pelas pressões da vida nas grandes cidades e a quantidade de veículos e pessoas em circulação. Mas, ele enfatiza a ideia defendida por Felipe Bueno, então diretor de jornalismo da rádio, de que não existem acidentes, as ocorrências sempre estão ligadas ao desrespeito às regras e à imprudência de motoristas, pedestres e demais atores do trânsito.

Esse cenário pode melhorar, na opinião de Ronaldo; ele crê nisso e sabe que contribui se fizer um trabalho engajado. Isso implica em lidar com a complexidade das situações, em dar visibilidade para os vários pontos de vista e em apresentar os detalhes que possam esclarecer como os acidentes e incidentes acontecem – o que ajuda na (re)educação dos ‘ouvintes-atores do trânsito’. Mostrar, por exemplo, que um motociclista, pai de família, perdeu a vida ao se desequilibrar depois de ser ‘fechado’ por um motorista de carro que trocou de faixa sem sinalizar com a seta, é uma forma bem eficiente de falar sobre a importância do uso da sinalização.

**Na fala de Ronaldo Rodrigues fica evidente seu papel como mediador no espaço do trânsito, além de ser pertinente notar que isso é conscientemente executado no desempenho de seu trabalho como repórter. É, certamente, um momento em que o jornalismo se configura como espaço de diálogo, como espaço de convívio e como fomentador de uma postura mais solidária entre as pessoas marcadas pela heterogeneidade típica da sociedade contemporânea.**

Me despeço de Ronaldo Rodrigues ao meio-dia, quando retornamos para o Morumbi. Completamente esgotado depois de seis horas de trânsito, numa dupla função – repórter e motorista –, o jornalista se assemelha a um combatente que retorna do front; as olheiras fundas e o suor indisfarçado nas têmporas indicam o fim de mais um dia de trabalho.

## 10.1 Jornalismo em trânsito

A pesquisa empírica foi conduzida com objetivo de atestar a representatividade da narrativa apresentada no primeiro tópico da tese como um momento em que o jornalismo se torna espaço de diálogo social transformador porque capaz de propulsionar a *solidariedade orgânica* entre indivíduos marcados pela diversidade típica da sociedade contemporânea. Nesse sentido, a incursão a campo esteve pautada pela busca de evidências que confirmassem (ou não) essa hipótese.

Em campo, existe um certo descontrole, mesmo que haja um planejamento traçado e bem estruturado. Outros temas surgem, outras perspectivas se apresentam e algumas ideias inicialmente pensadas como pertinentes se mostram dispensáveis ou desimportantes. Transitar pelas incertezas é um desafio presente nesse tipo de pesquisa. Por outro lado, o campo é revelador e pode ser muito mais profícuo para ratificar ou retificar ideias outrora desenhadas por nossos antecessores do que os debates teóricos, por mais profundos que sejam.

Como indicado no tópico 2 desta tese, a pesquisa empírica foi dividida em duas etapas. A primeira delas tem como ênfase o trabalho da equipe de reportagem da Rádio SulAmérica Trânsito (RST) e a segunda enfatiza o cotidiano dos motoristas de caminhão que circulam pela Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

A presente parte da tese é integralmente dedicada à primeira fase do trabalho empírico. Foram 23 horas de imersão em campo, das quais 18 horas foram destinadas à observação (experimentação) no trânsito paulistano a bordo dos carros da equipe da rádio. Três jornalistas foram acompanhados em um turno de trabalho e mais alguns membros da equipe foram observados e entrevistados nos estúdios da emissora.

Essa imersão esteve sempre vinculada ao objetivo prático descrito anteriormente, mas também esteve pautada por outras metas. Entre elas, destaque-se a tentativa de compreender como uma narrativa corriqueira do trânsito pode se transformar em comunicação dialógica, em **diálogo social solidário** – para reforçar o termo, aspirante a conceito, que vem sendo apresentado nesta tese. Nos tópicos 3 e 3.1, revisou-se a ideia de jornalismo dialógico e problematizou-se a hierarquia entre os gêneros jornalísticos comparados e diferenciados pelo aprofundamento narrativo apresentado e, conseqüentemente, pelo potencial de dialogia de cada um deles. Esse aspecto do trabalho se torna, ao longo da incursão a campo, essencial uma vez que é possível verificar a improcedência dessas hierarquizações entre os gêneros jornalísticos. Não se trata, contudo, de negar que narrativas de fôlego como reportagens

especiais, documentários, entre outros formatos permitem ao jornalista buscar mais informações e aprofundar-se nos contextos e nas perspectivas presentes numa determinada situação. Mas não é o tempo de apuração, nem o tamanho da narrativa que garantirá a criação de um espaço de **diálogo social solidário**. Como será possível observar, a partir dessa parte da pesquisa de campo, o diálogo depende mais de uma postura do mediador comprometido com seu papel de intercâmbio entre os vários coletivos que fazem parte da sociedade do que qualquer outro aspecto técnico.

A reportagem radiofônica como gênero jornalístico também pode ser elaborada com maior tempo de apuração, com edição e com recursos técnicos. Mas a radioreportagem observada nesta pesquisa é de outra natureza. Trata-se do relato feito ao vivo, no decorrer dos acontecimentos, no momento quase imediato das ocorrências (LIMA, 1970:105). É uma narrativa feita a partir do cenário sobre o qual se fala, é, portanto, uma narrativa que emana do espaço urbano do trânsito. Em boa parte das situações, os repórteres acompanhados nem mesmo estacionam o carro, que eles próprios dirigem, para fazer sua entrada ao vivo. Tudo é feito em movimento. O imprevisto é uma característica partilhada por todos os profissionais que atuam nessa cobertura. Essas narrativas são exemplos contemporâneos da oratura – tão estudada por Cremilda Medina em sua pesquisa sobre os escritores de língua portuguesa<sup>55</sup>.

A improvisação, a fala ligeira feita *in loco*, o equilíbrio entre as várias atividades realizadas simultaneamente são algumas das dificuldades enfrentadas e transformadas em habilidades pelos jornalistas dessa emissora. Essa característica do trabalho do repórter de trânsito aproxima essa atividade profissional da metodologia de pesquisa empírica utilizada nesta tese. Nas duas situações, as narrativas são precedidas de um mergulho na realidade urbana que permite um encontro entre observador e sujeitos-observados. Relações são construídas nesse movimento e a empiria se transforma em experiência. Por isso, os textos resultantes desse mergulho estarão marcados de impressões e detalhes reveladores.

Com base nessas percepções, rejeita-se outra noção recorrente entre os comunicadores e estudiosos do jornalismo; a ideia de radiojornalismo como, essencialmente, prestação de serviços. É inegável a relação entre rádio e prestação de serviço informativo. Maria Elisa Porchat (1993), por exemplo, dedica o primeiro capítulo do “Manual de radiojornalismo – Jovem Pan” a essa característica da comunicação radiofônica. Desde a hora certa, repetida

---

<sup>55</sup> Em extensa pesquisa sobre a literatura de língua portuguesa produzida nos países lusófonos – os cinco africanos; Moçambique, São Tomé e Príncipe, Angola, Cabo Verde e Guiné-Bissau; Brasil e Portugal –, Medina observa que a ideia de oralidade é insuficiente para apreender a riqueza do conhecimento elaborado e preservado pelas culturas ágrafas africanas. Assim, a autora propõe a noção de oratura para identificar uma manifestação cultural semelhante à da literatura, com a diferença provocada pela ausência de registro escrito. Mais detalhes podem ser consultados em MEDINA, Cremilda. **Sonha Mamana África**. São Paulo: Edições Epopeia, 1987.

insistentemente pela manhã – para ajudar o ouvinte que se apronta para sair de casa –, até o resumo das notícias do dia, a vertente de prestação de serviço se apresenta com ênfase no noticiário radiofônico. É nessa perspectiva que a cobertura do trânsito vai se tornando uma constante entre as emissoras de rádio jornalísticas. Uma pesquisa realizada pelo portal *Comunique-se*<sup>56</sup> revela que as principais emissoras de radiojornalismo de São Paulo dedicam, em média, 10,5% do horário nobre à cobertura do trânsito. Os investimentos nesse tipo de cobertura podem ser notados por meio da contratação de serviços de helicópteros que sobrevoam a cidade com os repórteres, da criação de fórmulas de reportagem de rua para verificar as condições do tráfego (reportagem de carro, de bicicleta ou realizada com base nos dados de sistemas de monitoramento das condições de ruas e avenidas das cidades), entre outras ações.

Os horários com maior incidência de divulgação de informações sobre o trânsito são os chamados períodos de pico da manhã e da noite, quando o volume de pessoas em movimento pela RMSP atinge seu ápice. Mas, o tema, presente na cobertura das emissoras de rádio, também será contemplado pela televisão, pelos jornais impressos, pelas revistas e pela Internet. Os jornais costumam lembrar diariamente as regras de restrição em vigor, principalmente, na capital paulista. As revistas fazem reportagens sobre tais regras, quando há grande impacto social – o que geralmente acontece no momento em que novas regulamentações são criadas. Os canais de televisão também usam, nas coberturas mais regionais, os serviços de helicópteros para mostrar as condições do trânsito durante a transmissão de um telejornal, por exemplo. Mas, ao que parece a relação entre o cidadão que busca informação sobre esse assunto e a oferta apresentada pelos veículos de comunicação se estreita no ambiente do radiojornalismo. O rádio pode ser ‘alcançado’ em pleno movimento pela cidade, pode acompanhar o ouvinte-motorista durante os deslocamentos e acaba se apresentando como fonte de informação sobre a mobilidade no próprio espaço do trânsito.

Essa relação entre cobertura do trânsito, rádio e demanda por informação sobre o tema na RMSP não passou despercebida pelo mercado de comunicação. As emissoras jornalísticas já dedicam, conforme dito anteriormente, tempo considerável de suas coberturas ao assunto. Assim, além da hora certa, do resumo das notícias e da previsão do tempo, as condições do trânsito da RMSP – para manter o foco no contexto urbano aqui estudado – são informações pontuais procuradas pelos ouvintes. **Mas, dessa constatação inegável à redução do radiojornalismo à prestação de serviços há uma grande distância.** Ao observar as relações

---

<sup>56</sup> Disponível em <http://portal.comunique-se.com.br/index.php/entrevistas-e-especiais/71247-radios-de-sao-paulo-dedicam-mais-de-10-do-horario-nobre-com-noticias-sobre-o-transito>, último acesso em 29/5/2014.

acionadas no espaço urbano pelos jornalistas que cobrem o trânsito e o retorno/participação do público-ouvinte ao longo da programação da RST, saltam aos olhos as conexões que se estabelecem entre narradores, personagens e ouvintes. Há, inclusive, uma troca constante de posição entre cada um desses elementos; assim, o repórter, por vezes, pode se tornar personagem e é, certamente, ouvinte; o público se transforma em repórter e em personagem, em algumas ocasiões. Dessa forma, a tríade presente no processo comunicacional, segundo Medina (1996), aparece na cobertura do trânsito numa relação de interconexões e até de alternância de papéis.

Da mesma maneira que essa tríade se faz presente, as interferências dos três feixes de forças, relacionados por Medina (1996), também podem ser observadas nessa comunicação<sup>57</sup>. O primeiro feixe é representado pelos interesses mercadológicos que deram origem a emissora, criada numa parceria entre o Grupo Bandeirantes de Comunicação e a SulAmérica Seguros. Na verdade, a ideia de lançar uma rádio dedicada exclusivamente à cobertura do trânsito de São Paulo surgiu de uma necessidade da seguradora. De acordo com o editor-chefe da emissora, Ronald Gimenez<sup>58</sup>, a SulAmérica Seguros contratou uma consultoria de marketing para elaborar estratégias que pudessem aumentar a participação da empresa no mercado de seguros para automotivos em São Paulo. Ainda segundo Gimenez, a seguradora é uma das líderes desse mercado no Brasil, mas nunca conseguiu aumentar sua carteira de clientes na RMSP – a mais rica região metropolitana do país. Com interesse claro em melhorar a imagem da empresa perante uma clientela potencial, a equipe responsável pelo marketing da SulAmérica Seguros procurou o Grupo Bandeirantes e fez a proposta de parceria. O objetivo original era certamente prestar serviço de qualidade e gratuito para um público a ser transformado em cliente.

Ainda no âmbito do primeiro feixe de forças, tem-se toda a conjuntura do contexto urbano onde a comunicação acontece (onde é produzida, ouvida e debatida). Esse contexto, numa perspectiva teórica, foi debatido na segunda parte da tese e será acionado a seguir na análise dos dados empíricos. O segundo feixe, por sua vez, é representado pela cultura profissional – os embates entre as demandas apresentadas aos jornalistas pela chefia e a realidade encontrada pelo repórter, as condições de trabalho e os padrões dos fazeres jornalísticos largamente enraizados. Por último, o terceiro feixe de forças cuja interferência se percebe nesta pesquisa é a autoria do comunicador, do mediador social. Nesse ponto, é

---

<sup>57</sup> Esses dois pontos teóricos – a comunicação pensada numa relação triológica e os três feixes de forças – foram debatidos com ênfase no tópico 3 “Jornalismo: espaço de **diálogo social solidário**?”.

<sup>58</sup> O editor-chefe da RST, Ronald Gimenez, foi entrevistado nas dependências da emissora, no Morumbi, em São Paulo, em 23 de fevereiro de 2012.

preciso fazer uma ressalva. Mesmo visto como autor de suas narrativas, como criador da comunicação, esse jornalista é, em verdade, um articulador de vozes e de pontos de vista, um porta-voz da pluralidade. Isso significa que essa narrativa autoral é polifônica e polissêmica por natureza, portanto, é caracterizada por uma assinatura coletiva (MEDINA, 1996).

Com base nesses três feixes de forças – que, na realidade, aparecem imbricados, sendo suas divisas apenas didaticamente construídas num esforço teórico – e na tríade formada por repórter, ouvinte e personagens das narrativas, as informações levantadas na pesquisa de campo serão, a seguir, debatidas.

## 11. Forças econômico-sociais: primeiro feixe

O espaço urbano, palco desta pesquisa de campo, se configura por algumas características marcantes, apresentadas na segunda parte da tese e aqui retomadas. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), conforme dito anteriormente, é uma megalópole formada por 39 municípios habitados por quase 20 milhões de indivíduos. A demografia peculiar, o volume elevado de pessoas e mercadorias em circulação e os problemas de infraestrutura urbana contribuem para que esse seja um cenário caótico, conflituoso e violento.

A dinâmica social brasileira – considerada propensa às relações e ao conflito – parece se tornar ainda mais pulsante no trânsito. É sintomático o número de ocorrências graves, acidentes e mortes observados diariamente nesse espaço urbano. Afloram os problemas de toda ordem com uma vivacidade particular. Disso decorrem os índices, estatísticas e demais números reveladores dessa situação, no mínimo, singular. Não se deve, portanto, perder de vista esse panorama ao longo do debate sobre o trabalho desenvolvido pela equipe de reportagem da Rádio SulAmérica Trânsito (RST).

Antes de compreender de que maneira esses jornalistas interferem nas relações entre grupos e indivíduos nesse espaço social, é preciso conhecer as estruturas de trabalho e a própria configuração administrativa e comercial da emissora de rádio.

A escolha da RST se deu a partir do episódio – envolvendo o caminhoneiro na Marginal do rio Tietê – narrado pelo repórter Ronaldo Rodrigues, como demonstrado na primeira parte da tese. Enfatiza-se nesta pesquisa empírica o trabalho da equipe de reportagem de rua da RST, isto é, esse jornalista que atua diretamente no espaço do trânsito e tem como objetivo dar seu testemunho sobre as condições de tráfego na cidade; apresentar rotas alternativas; cobrir acidentes; contabilizar tempo de percurso de um determinado trecho; entre outras informações levantadas nas ruas e avenidas por onde circula. O diferencial, portanto, desse repórter, em relação aos demais profissionais da própria rádio, é sua presença *in loco*; isso significa que sua narrativa é construída enquanto ele, o mediador social, está totalmente mergulhado no trânsito. Assim, sua leitura das situações é feita a partir do próprio espaço onde as cenas se desenrolam e, por isso, o repórter se torna parte do cenário que serve de fonte para seu trabalho e também é palco para o exercício de sua profissão.

Como já mencionado, o acompanhamento da atividade desenvolvida pelos jornalistas da rádio foi feito ao longo de quatro dias, num total de 23 horas de observação em campo.

Desse tempo, 18 horas foram dedicadas ao trabalho de três repórteres da rádio nas ruas e avenidas da capital paulista. O restante foi dividido entre a observação dos trabalhos no estúdio e na redação da emissora, além de duas entrevistas, sendo uma com o editor-chefe da rádio, Ronald Gimenez, e outra com a âncora da manhã, Ana Paula Rodrigues.

A RST é considerada uma rádio customizada; foi criada por meio de uma iniciativa conjunta do Grupo Bandeirantes de Comunicação e da SulAmérica Seguros que figura como patrocinadora principal da emissora. É pertinente frisar que o objetivo da empresa de seguros era (e ainda é, ao que parece) o de ampliar sua carteira de clientes, por meio de uma estratégia de marketing inovadora. Foi a partir dessa proposta que a rádio com foco na cobertura do trânsito da RMSP foi criada e levada ao ar, em 2007. Não é difícil perceber o alinhamento da perspectiva do possível cliente que se quer conquistar (o dono de automóvel) àquela predominante na abordagem da rádio. Isso, obviamente, não significa que a emissora defenderá o motorista de carro ou irá tomar partido (em casos polêmicos como acidentes ou ocorrências na cidade) de forma arbitrária. Mas há claramente uma aproximação entre o ponto de vista predominante na narrativa da rádio e a perspectiva do motorista de carro. Num primeiro momento, essa característica parecia indicar uma postura comprometida com um grupo específico de atores do trânsito. Porém percebeu-se que nem sempre o ponto de vista do motorista de carro prevalece – isso varia de acordo com as situações e com a reação de cada repórter.

O editor-chefe da rádio, Ronald Gimenez, apresenta como principal objetivo da emissora a prestação de serviço informativo para quem precisa circular por São Paulo. Nesse sentido, retoma-se uma constante entre as emissoras de rádio jornalísticas, conforme apontado anteriormente. A ideia de que o jornalista está ali para prestar um serviço público é bastante enfática. Mas as relações criadas entre esses comunicadores, os personagens do espaço urbano e o público ouvinte fazem com que o jornalismo ultrapasse a esfera de prestação pontual de serviço informativo. Algumas narrativas mostram que a presença em campo, a proximidade com o ouvinte (que participa sistematicamente ao longo da programação) e o engajamento da equipe da emissora em ajudar as pessoas transformaram a rádio em um espaço de troca, um ponto de encontro, um lugar de solidariedade – ou dos afetos, para usar um termo de Cremilda Medina<sup>59</sup>.

Algumas narrativas entraram para a história da rádio. Dentre elas, contam-se várias com enredo semelhante das quais destaca-se uma divulgada no início de abril de 2012. Na

---

<sup>59</sup> Ver MEDINA, Cremilda de Araújo. **O signo da relação** – comunicação e pedagogia dos afetos. São Paulo: Paulus, 2006.

manhã do dia 4, a ouvinte Erica ligou para a emissora e gravou uma mensagem no portal de voz da rádio. Ela estava apreensiva e pedia informações sobre a região da avenida Vinte e Três de Maio, porque havia entrado em trabalho de parto e precisava chegar ao hospital Pro Matre na Avenida Paulista. Naquela manhã, uma manifestação organizada pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e por algumas centrais sindicais bloqueava parte das ruas e avenidas da região. O editor-chefe ligou para a ouvinte e, junto com a equipe, encontrou um caminho alternativo para que ela conseguisse chegar com o marido na maternidade antes de o bebê nascer. Após o nascimento, o pai da criança deu entrevista e outros veículos do Grupo Bandeirantes acabaram noticiando o episódio. Eduardo, filho de Erica, foi motivo de comentário, por mais alguns dias, não apenas por parte da equipe como também pelos demais ouvintes. Mesmo que pareça um clichê, episódios como os de Erica entusiasma jornalistas e ouvintes. Por isso, acabam representando com certa regularidade essa ideia de que a rádio é um espaço de troca, de encontro e, em alguma medida, de solidariedade – aqui num sentido amplo. As relações que se estabelecem a partir dessas histórias representam essa dimensão que extrapola a noção de prestação de serviços e o envolvimento emocional entre público, personagens e jornalistas pode ser observado.

Outro exemplo bastante recorrente do uso da rádio, pelos ouvintes, como espaço de troca é o envio de informações para ajudar outras pessoas. É comum o recebimento de perguntas sobre determinadas situações – às vezes, a pessoa está em um congestionamento e não sabe se houve algum acidente, se mais adiante o trânsito vai melhorar, enfim – que a própria equipe da RST não tem como responder de imediato. Nesses casos, muitos ouvintes que têm a resposta entram em contato para compartilhar o que sabem. Além, é claro, das mensagens enviadas espontaneamente com relatos sobre as condições de um determinado caminho percorrido pelo ouvinte.

Mesmo com essa constatação de que outras fórmulas de interação social são verificáveis, é inegável a percepção das interferências dos interesses econômicos no fazer jornalístico. A abordagem que enfatiza um determinado grupo de pessoas tanto se concretiza pela proposta de prestação de serviço – o que reforça a ideia de clientela – como pela ênfase dada, na cobertura, à circulação de carros (fala-se muito menos sobre todos os demais meios de transporte). Além dessa lógica que parece se impor de maneira quase abstrata – não existe uma diretriz para respaldar esse alinhamento de perspectiva de forma objetiva –, há outros impactos mais visíveis no trabalho desses jornalistas originados pela estrutura da emissora; é o que será debatido no próximo tópico.

## 11.1 A estrutura da emissora

No período de realização deste trabalho de campo, feito entre 9 de fevereiro de 2012 e 22 de março de 2012, a rádio contava com 20 jornalistas e 10 profissionais das áreas técnica e comercial. A redação era formada por oito apresentadores – Fernando Barreto, Renata Carvalho, Ana Paula Rodrigues, Felipe Bueno, Robson Ramos, Ronald Gimenez, Daniele Gandolfi e Juliana Verboneen – que ancoravam a produção de segunda-feira a sexta-feira e mais dois apresentadores responsáveis pelo final de semana; nove repórteres e seis coordenadores.

O coordenador, em geral, é um estudante, um estagiário. Essa é a porta de entrada da rádio. O plano de carreira seguido pela maioria indica que esse coordenador passará depois a repórter e, em seguida, a apresentador (se houver vaga e se o profissional tiver interesse, segundo Ronald Gimenez). Para atuar na rádio, de acordo com o editor-chefe, é preciso ser habilitado para dirigir e *ter disposição para falar no ar*. O coordenador, por exemplo, fala de três a quatro vezes a cada hora, ele cuida das informações sobre as estradas do Estado de São Paulo e atualiza os dados sobre acidentes (indica os locais das ocorrências, os possíveis bloqueios de via, o tempo que as autoridades estimam para liberar a passagem, entre outros detalhes).

O repórter que está nas ruas também faz entradas ao vivo para dar seus boletins de quatro a cinco vezes por hora. A cidade<sup>60</sup> é dividida em quatro partes, zona sul, zona oeste, zona leste e Marginal do rio Tietê, sendo que cada uma é ‘coberta’ por um repórter. Eles transitam pela região de sua responsabilidade, dando preferência para os principais corredores (conjunto de ruas e avenidas que ligam os bairros entre si e estes ao centro da cidade) e suas alternativas (corredores paralelos). O caminho não é pré-estabelecido e o repórter pode criar seu próprio planejamento, a menos que ocorra algum incidente em sua região e a redação o acione para fazer a cobertura.

Nota-se a importância atribuída pela equipe da rádio à Marginal do rio Tietê. Eles mantêm uma pessoa exclusivamente para circular por essa via. O repórter responsável por essa área pode, no máximo, testar os corredores paralelos para avaliar as condições dos caminhos alternativos, mas ele se mantém durante praticamente todo o plantão na Marginal

---

<sup>60</sup> A ênfase da cobertura da RST é dada à capital paulista, mas as demais cidades da RMSP são observadas e acompanhadas pelas ferramentas tecnológicas, com auxílio dos ouvintes e com apoio das autoridades (como as concessionárias de rodovias que cortam a região). Seria muito difícil isolar a narrativa do trânsito em uma única cidade, mesmo a capital, afinal, como discutido na segunda parte da tese, os limites dos municípios da RMSP são quase imperceptíveis e a população se movimenta entre as cidades.

do rio Tietê. Os repórteres relatam ser essa uma das vias mais perigosas da cidade, com altos índices de acidentes e com uma propensão a mudanças súbitas. *Alguns segundos bastam para mudar tudo na Marginal, aqui as coisas se transformam com uma rapidez impressionante.* A fala é do repórter Ronaldo Rodrigues que cobre essa via da cidade pelas manhãs.

As mudanças na equipe já tiveram uma incidência maior. De 2010 a 2012, segundo relatos dos repórteres e da apresentadora entrevistada, o quadro de profissionais tem se mantido<sup>61</sup>. De acordo com o editor-chefe, quando surgem vagas, seja na reportagem ou mesmo na apresentação, a postura da chefia tem sido a de preenchê-las com pessoas que já fazem parte da equipe. Apenas em alguns casos, em que não há um profissional que possa assumir o posto, eles acabam recorrendo a pessoas de fora. Essa conduta está relacionada à própria singularidade do trabalho desenvolvido pela emissora. Os profissionais da rádio precisam entender de mapas, conhecer minimamente o traçado da cidade e das principais estradas que cortam o Estado, precisam dominar alguns equipamentos usados para a transmissão no estúdio, entre outras competências. Disso decorre a dificuldade de uma pessoa de fora se adequar à dinâmica da rádio.

A estrutura de trabalho da equipe responsável pela programação da RST envolve um grupo de profissionais que atua dentro dos estúdios e outro que se mantém, ao longo de seu plantão, nas ruas da cidade. A equipe é bastante enxuta e, por esse motivo, observa-se um acúmulo de funções. A necessidade de atuar em diversas frentes e realizar várias atividades simultaneamente é uma realidade que vem se consolidando no mundo do trabalho dos comunicadores nos últimos 20 anos. Essa constatação foi feita por um estudo sobre as condições de trabalho dos jornalistas em São Paulo, realizado pelo Centro de Pesquisa em Comunicação e Trabalho da ECA-USP. A coordenadora da pesquisa, Roseli Figaro, mostra que os jornalistas se transformaram, nesse período, em profissionais multiplataforma (FIGARO, 2013:14). Assim, num cenário de novas tecnologias e ferramentas variadas para a criação de narrativas jornalísticas, esse profissional da comunicação precisa desenvolver várias habilidades e desempenha múltiplas funções dentro do processo de produção do jornalismo. Esse é exatamente o panorama encontrado na RST.

No primeiro dia de observação em campo, o trabalho no estúdio foi acompanhado. Naquele momento, Renata Carvalho, 23 anos, estava no comando da rádio junto com Ana Paula Melo. Como a emissora estava em ritmo de férias e havia necessidade de cobrir o período de ausência de outro apresentador, Renata fazia a ancoragem no meio do dia, embora

---

<sup>61</sup> Esse cenário alterou-se de 2013 em diante, quando boa parte da equipe foi substituída, incluindo o diretor de jornalismo, Felipe Bueno.

aquele não fosse seu horário habitual. No estúdio da emissora ficam sempre duas pessoas. O coordenador-estagiário faz o boletim das principais rodovias do Estado; mantém contato com os órgãos responsáveis pelo trânsito e/ou ocorrências como Central de Engenharia de Tráfego (CET), bombeiros, subprefeituras, concessionárias de rodovias, entre outros; liga para os repórteres na rua; e seleciona as mensagens de ouvintes gravadas no portal de voz (caixa postal do celular da rádio). O outro profissional no estúdio é o apresentador que comanda o microfone, conversa com os repórteres, comenta as mensagens que chegam por SMS, correio de voz e e-mail. Além disso, o apresentador é responsável pela parte técnica da emissão, isto é, ele controla os blocos da programação, coloca vinhetas no ar, aumenta e diminui as trilhas, aciona as propagandas gravadas, entre outros comandos técnicos. Em frente ao apresentador, fica a mesa de áudio e três monitores onde ele visualiza os comandos que efetua.

Antes de ver a apresentadora Renata Carvalho em ação, poder-se-ia imaginar tratar-se de uma mulher mais experiente, talvez com mais alguns anos de vida, tamanha a segurança com que fala e com que comenta o traçado das ruas de São Paulo. Mais impressionante ainda é observar o controle de várias ações desempenhadas ao mesmo tempo (ela monitora o movimento das ruas da cidade pelo sistema Maplink<sup>62</sup>, responde perguntas de ouvintes, atualiza informações, coloca as propagandas no ar, chama os repórteres, faz boletins). Num ritmo alucinante, ela acumula, no mínimo, duas funções (apresentação e trabalhos técnicos), sem perder o raciocínio em sua fala. Isso tudo durante quatro horas de plantão.

A emissora tem uma programação repetitiva ao longo do dia. São boletins num formato único reproduzidos a cada hora. Os blocos duram 10 minutos, sendo que os repórteres de rua fazem uma entrada em cada um deles. Ao final de cada bloco, uma rodada de propaganda. O boletim de rodovias, de responsabilidade do coordenador, é feito no mínimo três vezes por hora. A comunicação entre a apresentadora e a coordenadora é realizada por gestos, sussurros ou falas rápidas (durante os intervalos) e, principalmente, por meio de pequenos bilhetes trocados. As duas usam rascunhos para anotações rápidas de informações que devem constar na cobertura, mas não desenvolvem textos para serem lidos, tudo que falam é de improviso e, claro, ao vivo. É curioso que os poucos textos lidos pela apresentadora são ‘falados’ com menos desenvoltura do que as narrativas improvisadas.

Os instrumentos usados no estúdio são a mesa de áudio, comandada com auxílio de dois monitores, os telefones e os demais equipamentos básicos para colocar os repórteres (acionados via telefone celular) no ar, um computador e um monitor para que o apresentador

---

<sup>62</sup> Mais detalhes sobre esse dispositivo a seguir.

visualize os e-mails, o site da CET e, principalmente, o chamado Maplink. Esse dispositivo é um mapa de toda a Grande São Paulo, não apenas da capital, que traz informações sobre as condições das ruas e avenidas. Os dados que alimentam esse mapa são capturados dos aparelhos GPS usados pelos motoristas em toda a região. Um software transforma em gráficos e índices o tempo médio de velocidade desenvolvida pelos motoristas em uma via, o que resulta num controle a distância daquilo que ocorre na cidade. Esse mapeamento é mais preciso e abrange uma área muito maior do que o mapa oficial da CET que apenas apresenta informações de algumas avenidas das regiões mais centrais. O coordenador também usa um computador e um monitor para realizar suas tarefas.

Outro instrumento de trabalho usado no estúdio é o conjunto de câmeras da CET colocadas em algumas das principais vias da cidade cujas imagens ficam disponíveis num quinto monitor instalado no canto do estúdio. Ao lado deste monitor, existem mais dois ligados em canais de TV.

Além dos dois profissionais que comandam a programação da emissora de dentro do estúdio, a equipe conta com o apoio de uma pessoa responsável pela produção. Na verdade, os coordenadores-estagiários e alguns dos apresentadores se dividem nessa tarefa quando estão fora do horário de plantão do estúdio. Eles auxiliam nos contatos com as fontes de informação e desenvolvem projetos paralelos de reportagens, séries, entrevistas, campanhas, entre outras ações desenvolvidas pela equipe.

As ações extras, que não fazem parte da programação base da rádio, não são impostas aos profissionais, eles realizam essas atividades se houver espaço, interesse e, claro, autorização da chefia. Raquel Rieckmann Traldi, uma das repórteres acompanhadas nesta pesquisa, e Ana Paula Rodrigues, apresentadora da rádio entrevistada, fizeram juntas uma série sobre acessibilidade em São Paulo. O material, exibido em 2011, foi finalista de dois prêmios de jornalismo e, segundo Raquel, a produção foi feita fora do horário de plantão. Como os repórteres e apresentadores não são funcionários do Grupo Bandeirantes, são prestadores de serviço contratados (chamados popularmente de PJ), elas não receberam pagamento extra pelo trabalho. Esse é outro aspecto verificado no modelo de organização da emissora que corrobora com as informações levantadas na pesquisa realizada em 2013 pelo Centro de Pesquisa em Comunicação e Trabalho da ECA-USP.

No estudo citado, verificou-se que, além do acúmulo de funções, o profissional da comunicação vem perdendo seus direitos trabalhistas na medida em que se amplia a regularidade das subcontratações. Por um lado, tem-se a crescente ‘pejotização’ dos profissionais, agora contratados como prestadores de serviços – esse é o caso dos jornalistas

que trabalham para a RST –, e, por outro, as terceirizações e quarteirizações da produção jornalística. Uma empresa contrata um PJ que, por sua vez, subcontrata um colega freelancer para desenvolver um determinado produto ou conteúdo jornalístico. Nessa corrente de repasse de serviços, perde-se em valores pagos, em direitos trabalhistas e, principalmente, em condições de trabalho.

Não é difícil notar o desgaste do profissional que atua na rádio. Embora, o plantão seja de apenas quatro horas para os apresentadores e seis horas para os repórteres – o que teria, inclusive, previsão legal<sup>63</sup> para os contratados em regime CLT –, o nível de atenção e tensão é elevado durante todo o tempo. No caso dos apresentadores, o controle dos equipamentos requer não apenas conhecimento, mas destreza e rapidez. Além disso, as mudanças nas condições das vias monitoradas são rápidas e é preciso estar atento. Outro aspecto de estresse que se verifica com facilidade é o volume de perguntas respondidas ao longo da programação. É responsabilidade da dupla, apresentador e coordenador, selecionar as dúvidas dos ouvintes e responder o que é perguntado. Isso tudo, sem deixar espaços ‘em branco’ na programação.

Por questões diferentes, o repórter de rua também acumula funções. Ele faz tudo sozinho ao longo do plantão, o que inclui a condução do próprio carro durante suas seis horas de trabalho. Repórter e apresentador são remunerados apenas por uma das funções que desempenham. Nenhum dos entrevistados quis revelar o valor dos salários, nem os possíveis benefícios oferecidos pela empresa. Apesar disso, é possível inferir que esse quadro configura-se por um processo de precarização do trabalho dos jornalistas o que interfere nas condições concretas do desenvolvimento de sua atividade, bem como na remuneração com a qual cada um desses jornalistas conta. Observa-se que os baixos salários contribuem para o aumento das jornadas duplas, outro problema apontado pelo estudo do Centro de Pesquisa em Comunicação e Trabalho (2013) e verificada entre os comunicadores da RST – muitos trabalham em outras emissoras de rádio (algumas do próprio Grupo Bandeirantes).

---

<sup>63</sup> A jornada de trabalho de jornalistas é limitada a cinco horas, de acordo com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Alguns sindicatos trazem, ainda, em suas convenções coletivas diretrizes que orientam de forma específica as relações de trabalho em cada tipo de veículo. Mais detalhes podem ser consultados no site do Sindicato dos Jornalistas de São Paulo [www.sjisp.org.br](http://www.sjisp.org.br).

## 12. A cultura profissional: segundo feixe

Paralelamente aos interesses econômicos, claramente apresentados pela SulAmérica Seguros e pelo Grupo Bandeirantes de Comunicação, os jornalistas responsáveis pela produção da RST estabeleceram um formato de trabalho, um modo de fazer a cobertura do trânsito. Além de atender aos interesses citados, esses jornalistas orientaram sua atuação com base em certas noções de radiojornalismo, bem como se pautaram pela realidade encontrada no cotidiano de seu próprio fazer jornalístico. Essas orientações influenciam as relações entre comunicadores, público ouvinte e personagens das narrativas e, de certa forma, colocam o mediador em contato direto com uma das facetas mais violentas do espaço urbano.

Quando, em 2005, foi convidado para integrar a equipe que colocaria em funcionamento a emissora de rádio projetada para ter sua grade de programação totalmente preenchida pela cobertura do trânsito da Grande São Paulo e por músicas, Ronald Gimenez duvidou que a ideia pudesse dar certo. Considerando aquilo que conhecia por sua experiência profissional e baseando-se nos modelos consolidados<sup>64</sup> de cobertura do trânsito em emissoras jornalísticas, ele imaginou que só seria viável levar o projeto adiante se boa parte do tempo da emissão fosse dedicada à música; o que seria justificável por se tratar de uma rádio FM. O editor-chefe da RST não é um iniciante nessa área. Formado em jornalismo pela FIAM há 24 anos, já atuou em vários veículos de comunicação; começou trabalhando em lugares menores, como uma pequena rádio em Guarulhos, depois passou pelas rádios Transamérica, Musical FM (que deixou de existir em 1999) e Eldorado (atual Estadão); ele trabalhou também com comunicação corporativa por um tempo até entrar na Band News FM e ser, mais tarde, convidado para integrar a equipe da RST ainda em formação. Mas, Gimenez se surpreendeu com o desenrolar do projeto da rádio que ‘fala do trânsito’.

O editor-chefe da RST relembra da estreia da rádio quando foi montada uma hora padrão para teste. Assim que a emissora foi ao ar e os canais de contato com o público foram abertos, a música foi praticamente banida da programação. *Agora temos música apenas entre 22 horas e 5 horas da manhã ou em feriados e fins de semana.* O comentário feito durante a entrevista serve para enfatizar que a participação do ouvinte é tamanha, e ganhou tanta

---

<sup>64</sup> Normalmente, as rádios jornalísticas cobrem o trânsito com ênfase nos períodos de pico da manhã e da tarde, quando usam helicópteros, repórteres nas ruas, entre outras ferramentas que auxiliam no levantamento de dados para obtenção de um panorama geral sobre a situação do tráfego na cidade. Além disso, repetem-se índices oficiais e divulgam-se acidentes, incidentes, bloqueios e interdições. São informações pontuais resumidas em poucos minutos, por isso pareceria difícil manter uma emissora no ar 24 horas cobrindo apenas essa pauta.

importância, que passou a ser uma das prioridades no processo de ‘narração’ das situações decorridas no cenário do trânsito.

Em média, a rádio recebe 5 mil mensagens por dia. Mas esse número pode aumentar muito em dias de grandes ocorrências, como enchentes ou acidentes graves, ou ser menor em finais de semana e feriados. Os contatos do público chegam por vários canais de comunicação; um número de celular recebe mensagens de voz e de texto (SMS); há ainda um e-mail e as contas em sites de relacionamento (Facebook e Twitter).

Na cobertura da RST, o ouvinte não é apenas um comentador ou um espectador a quem é permitido opinar, desabafar ou demandar alguma coisa, ele se tornou um coautor do processo de comunicação e divide com os repórteres o testemunho do cotidiano do trânsito. A todo momento, os apresentadores convidam o público a participar e o retorno é sempre volumoso – como se houvesse uma demanda reprimida ou uma vontade de partilhar a experiência do ir e vir pela cidade. Os ouvintes dão informações, respondem perguntas feitas por outros ouvintes da rádio e, claro, fazem questionamentos, dão opinião e mandam recados. Nesses momentos, o público usa a rádio como espaço de troca e sai de sua posição passiva de consumidor da comunicação. Ele se torna fonte de informação e contribui com a narrativa urbana. Como a dinâmica do trânsito é propensa a mudanças e nem sempre as informações chegam com muita rapidez (afinal o quadro de funcionários da emissora é enxuto e as autoridades também têm limitações para atualizar as informações oficiais), os ouvintes se tornaram fontes de grande peso para o trabalho da rádio. Ana Paula Rodrigues<sup>65</sup> conta que é muito comum a emissora receber notícia de acidente por relatos de ouvintes e só depois de algum tempo ter a confirmação das autoridades. *Um ouvinte fala, outro confirma e um terceiro também avisa, a gente já começa a trabalhar como se o fato estivesse confirmado. Mas, tomamos o cuidado de dizer que a informação é dos ouvintes e que não há ainda confirmação das autoridades ou da nossa reportagem.*

Com um volume tão grande de mensagens, é impossível dar espaço individualmente para cada uma delas. Por isso, o apresentador também tem de ser capaz de resumir os comentários, perguntas e informações do público. Isso é feito a partir da leitura, por exemplo, de uma pergunta, seguida da resposta, que serve para várias pessoas ou ainda é possível que a pergunta de um seja respondida por outro ouvinte. Algumas vezes, o apresentador dá um panorama geral de uma região e, assim, responde as dúvidas de várias pessoas de uma só vez. Essa organização da participação do público na narrativa da rádio indica que o ouvinte

---

<sup>65</sup> A âncora da manhã, Ana Paula Rodrigues, foi entrevistada para esta pesquisa no mesmo dia, 23/2/2012, que o editor-chefe.

consegue ecoar sua voz e seu ponto de vista com certa autonomia, mas o mediador permanece como articulador da polifonia e da polissemia, portanto como autor da comunicação jornalística.

O editor-chefe, Ronald Gimenez, acredita que o público da rádio seja bastante heterogêneo e muito rotativo. Segundo ele, as pessoas sintonizam a SulAmérica Trânsito para saber sobre o caminho que vão fazer e depois de obter aquela informação pontual acabam trocando de estação. Essa necessidade informativa é partilhada por profissionais que precisam se deslocar pela cidade, por pessoas a caminho de um compromisso, por turistas, enfim, por uma grande variedade de indivíduos. Nesses casos, a ideia de prestação de serviços prevalece e se sobrepõe às demais formas de interação. Mas, além desse público rotativo que se reveza na audiência ao longo do dia, há aqueles que são fiéis e que participam tradicionalmente da programação e ouvem a rádio até mesmo quando estão em casa e não precisam sair. Em geral, esses são os ouvintes cuja interação extrapola a ideia de radiojornalismo como prestação pontual de serviço informativo.

Esse segundo grupo de ouvintes é relativamente grande e tem uma participação constante ao longo da programação. Essa situação acabou por influenciar algumas decisões da chefia da emissora que, ao perceber a crescente relação de intimidade com o público, adotou uma postura mais descontraída como padrão. Os repórteres, os apresentadores e até mesmo os coordenadores fazem comentários, contam histórias, fazem piadas e brincam com algumas situações enfrentadas. Cenas que ilustram essa relação amistosa com os ouvintes são lembradas por todos os profissionais da equipe. A repórter Raquel Rieckmann Traldi<sup>66</sup>, certa vez, disse em um boletim que o trânsito da Marginal do rio Tietê estava tão ruim que seria ótimo se alguém lhe desse um chocolate para melhorar seu ânimo. Instantes depois, um ouvinte encontrou o carro da emissora (que é adesivado e facilmente reconhecido) e entregou uma caixa de bombons para Raquel.

Essa relação com o público também é resultado da forma como a equipe da RST trata as dificuldades enfrentadas pelo ouvinte. Para a apresentadora Ana Paula Rodrigues, que já foi repórter, ir à rua e enfrentar os problemas ao lado da população – ficar preso no engarrafamento, passar por enchentes, ver acidentes, enfim, estar na mesma situação do público – proporciona à equipe um conhecimento real, porque vivenciado, do que acontece. Então, a preocupação com a qual lidam com o desespero de alguém que está no meio de um alagamento, por exemplo, ou de uma família que precisa chegar a um hospital é real e o

---

<sup>66</sup> A repórter Raquel Rieckmann Traldi foi acompanhada em seu plantão no dia 22 de março de 2012, no período da tarde.

público reconhece isso. **Esse é certamente o ponto central do relacionamento entre mediadores, público e fontes de informação observado nesta pesquisa. O reconhecimento mútuo de que todos se encontram num mesmo espaço urbano e enfrentam as mesmas dificuldades acaba por estreitar as relações entre os três atores presentes nesta narrativa jornalística.**

Por um lado, o modelo de cobertura da RST feito por repórteres-motoristas de carro sugere um alinhamento de ponto de vista – conforme exposto no tópico anterior –, mas, por outro lado, é possível perceber o quão enriquecedor é esse trabalho realizado a partir do espaço urbano. O repórter, mais do que qualquer outro profissional da rádio, sente a cidade e seus problemas; observa os personagens e seus dramas; testemunha as dificuldades e os pequenos gestos solidários; por isso, sua narrativa é capaz de ‘tocar’ o ouvinte de uma maneira especial. Há, como já indicado, um reconhecimento mútuo de quem vivencia a mesma experiência, isso contribui tanto com o estreitamento das relações com o ouvinte como também abre um caminho a ser explorado para aproximar esse público dos personagens da comunicação, muitas vezes, apresentados como antagonistas. Mas, essa forma de produzir a narrativa do trânsito também coloca esse mediador em contato com o que há de mais cruel no espaço urbano; a violência cotidiana de um trânsito que mata tanto quanto uma guerra civil. Esse é o aspecto da cobertura produzida pela RST que será debatido no próximo tópico.

## 12.1 Violência no trânsito

A violência no trânsito se reflete nos montantes de dinheiro gastos pelo poder público com pessoas que precisam de tratamento médico ou de pensões para indivíduos aposentados por invalidez em decorrência de sequelas de acidentes; há ainda as inúmeras mortes registradas diariamente em ruas e avenidas<sup>67</sup>.

O repórter Caio Rocha<sup>68</sup> afirma que quase todo dia tem notícia de morte no trânsito da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Ele afirma ter feito a cobertura de vários acidentes fatais, mas agradece a sorte de nunca ter se deparado com cenas de muito impacto. *Sempre que eu chego nos locais de acidentes com vítimas, os corpos já foram removidos ou estão cobertos, enfim, nunca vi nada muito chocante. Procuo fazer meu trabalho e sair logo, não me sinto bem nessas situações, não sei explicar, mas não gosto.*

Enfrentar a morte e os resultados de graves acidentes é uma constante nessa cobertura. O impacto da primeira cena com uma vítima fatal permanece bastante vivo na memória de Ana Paula Rodrigues. Depois de ver a pessoa morta, ainda exposta porque as autoridades não haviam coberto o corpo, ela não conseguiu mais entrar no ar. Ana Paula pediu desculpas para a redação, mas se limitou a passar as informações para o apresentador noticiar e pediu um tempo para se recompor. *Me emocionei, chorei muito. Sempre que vejo um acidente com morte, penso que aquela pessoa tem família, é um filho, um pai, um marido.* Ela critica a falta de sensibilidade de alguns agentes públicos que não se preocupam em preservar a vítima. *Eles demoram para cobrir os corpos, demoram para isolar tudo e preservar a intimidade das pessoas.* Para Ana Paula, é muito constrangedor saber que alguém de sua família morreu num acidente e uma pessoa qualquer tirou fotos da cena e depois espalhou pela Internet, por exemplo. Ela leva a sério essa questão e sempre cobra das autoridades uma postura de preservação da vítima.

Depois do choque da primeira situação com morte, as ocorrências podem entrar num ritmo de repetição e alguns dos repórteres passam a lidar de forma mais natural com esse tipo de situação. Raquel Rieckmann Traldi comenta já estar habituada a ver cenas de acidentes fatais. Com o passar do tempo e as ocorrências constantes, ela se diz menos sensibilizada com as mortes, embora preze pelo respeito às vítimas e seus familiares. Uma semana antes da sexta-feira em que seu dia de trabalho foi acompanhado para esta pesquisa, ela havia

---

<sup>67</sup> Os dados estatísticos dessa realidade foram apresentados no tópico 9 desta tese.

<sup>68</sup> O repórter Caio Rocha foi acompanhado em sua jornada de trabalho em 9 de fevereiro de 2012, no período da tarde, na região da Marginal do rio Tietê.

presenciado dois acidentes com morte num intervalo de poucas horas. Caio Rocha, por sua vez, é enfático ao dizer que não consegue se acostumar com esse tipo de situação. Ele afirma se sentir mal toda vez que precisa cobrir um acidente com vítima fatal, mesmo depois de tanto tempo de experiência nesse trabalho.

A percepção de que a violência está instalada e de que o trânsito ceifa tantas vidas quanto uma guerra civil é recorrente no testemunho dos jornalistas da RST. De acordo com esses observadores diários do trânsito paulista, há algumas situações que contribuem com esse quadro o que permite abordar a questão de uma perspectiva de múltiplas causas. Na opinião de Ana Paula Rodrigues, esse cenário é decorrente da pressa e da falta de noção das leis de trânsito. Além disso, ela considera São Paulo uma cidade ruim para se locomover o que estressa quem precisa circular por suas vias. Segundo a apresentadora da RST, os acidentes são causados, em sua maioria, pela imprudência (desrespeito às faixas e não-utilização da seta, por exemplo), pela falta de conhecimento e de atenção, bem como pela ideia de que ‘comigo não acontece’. *O motorista é muito malformado, os cursos [de formação de condutores] são muito fracos, eles não ensinam tudo que seria necessário.*

A pressa e a quantidade de pessoas circulando pelo espaço urbano formam uma combinação desastrosa no trânsito. Caio Rocha e Ronald Gimenez apontam essas duas questões para tentar entender o que responde como causa de tantos acidentes em São Paulo. Eles acrescentam, como Ana Paula Rodrigues, a formação precária dos condutores brasileiros. Na opinião do repórter e do editor-chefe da RST, as pessoas saem dos Centros de Formação de Condutores (CFC) sem saber trocar pneus, sem saber sinalizar corretamente o local de um acidente, sem saber ler os sinais e, como relatado a seguir por Caio Rocha, sem ter noção dos limites e defeitos de cada veículo com os quais o espaço de ruas e avenidas é compartilhado.

Caio Rocha fez uma reportagem especial há alguns anos quando a primeira parte do Rodoanel Mario Covas foi inaugurada. Ele fez o trajeto pela nova via a bordo de um caminhão, enquanto outro repórter fez o antigo caminho para a baixada santista também num veículo de carga. O objetivo era testar e comparar a rapidez dos percursos, mas além desse conhecimento, Rocha descreve outros aprendizados angariados nesse dia. Ele pôde observar as singularidades de guiar um caminhão e comenta a existência de vários pontos ‘cegos’ que impedem ou dificultam a visualização dos demais veículos em trânsito na via. Outra particularidade notada pelo repórter é o sistema de freios que representa uma dificuldade a mais para o motorista (além do freio normal, que serve para o cavalo do caminhão, há uma espécie de alavanca suspensa usada para frenagem da carreta). Sobre uma possível mudança

em sua percepção a respeito da posição do motorista de caminhão no espaço do trânsito, depois da viagem comentada acima, Rocha faz a seguinte reflexão:

Nós, enquanto repórteres de trânsito, temos obrigação em dar o exemplo enquanto dirigimos a trabalho. Não podemos sair por aí simplesmente guiando um carro como queremos ou como achamos que dá. Esse modelo de motorista consciente e educado que exercemos acaba influenciando, inevitavelmente, a nós mesmos, quando dirigimos fora da rádio [assim] essa postura acaba sendo adotada em nosso cotidiano. Produzir a matéria pela SulAmérica Trânsito sobre o Rodoanel a bordo de um caminhão, me fez enxergar pelo ângulo do caminhoneiro e, claro, ter a percepção de toda a dificuldade que existe em pilotar um veículo de grande porte. E isso, não há dúvida, mudou totalmente o meu comportamento em relação aos caminhões no trânsito. Ou seja, foi uma outra forma que o meu trabalho também teve influência numa atitude do Caio Rocha não necessariamente enquanto repórter (mensagem encaminhada pelo Facebook em 23 de fevereiro de 2012).

Com base nessa experiência e no próprio dia-a-dia do trânsito, Caio Rocha exprime algumas opiniões sobre as relações de conflito e a violência nesse espaço urbano. O trânsito seria um lugar em que tudo acaba vindo à tona, até porque é nesse espaço público que as diversidades se encontram, é ali que somem as barreiras sociais e todos são obrigados a usar o mesmo ‘asfalto’. Por isso, o conflito acaba aparecendo. Em sua opinião, os motociclistas e caminhoneiros (diferentemente do senso comum) não são os maiores causadores de transtornos, mas sim os motoristas de carro. Para ele, os condutores de automóveis cometem mais erros que resultam em acidentes e demais ocorrências.

Nessa passagem, Caio Rocha expressa um posicionamento ponderado e articulado com uma proposta de entender o trabalho da RST dentro de um contexto mais amplo. **A ideia de que as narrativas sobre o trânsito podem interferir nas relações dos atores desse espaço urbano se faz presente nesse discurso. Mas, no fervor da cobertura, no cotidiano estressante do trabalho em campo, esse engajamento acaba por ser colocado à prova e os deslizes acontecem.** Cerca de cinco meses depois de ser ouvido para esta pesquisa, Caio Rocha cobriu um acidente envolvendo um caminhão na alça de acesso para a Rodovia Anhanguera, na Marginal do rio Tietê<sup>69</sup>. O motorista não conseguiu fazer a curva, a carga pendeu para a lateral e o peso fez com que o veículo caísse da ponte sobre a pista expressa da Marginal. Antes mesmo de alcançar o local do acidente, Rocha deu sua opinião sobre a ocorrência. *Dizem que não podemos julgar, mas para o cara ter perdido o controle dessa forma, deveria estar em alta velocidade.* A causa do acidente não pôde ser apurada na mesma hora porque motorista e ajudante foram levados para o Hospital das Clínicas. Mas, mesmo se

---

<sup>69</sup> Esse episódio aconteceu em 2 de julho de 2012.

confirmasse a responsabilidade do motorista ou se descobrisse mais tarde que um desnível, um buraco ou qualquer outro problema na pista tenha resultado num deslocamento da carga provocando o acidente, o repórter já havia proferido sua sentença. Nesse episódio, há uma aproximação do ponto de vista predominante na cobertura, o do motorista de carro, e a fala do jornalista expressa e reforça os antagonismos entre os atores do trânsito.

Ronald Gimenez, por seu turno, defende que não é possível atribuir a responsabilidade da violência no trânsito a um determinado grupo. Em sua opinião, todos contribuem igualmente. Para ajudar a melhorar esse cenário, o editor-chefe da RST acredita em um ‘remédio’ que o trabalho dos jornalistas pode oferecer, a informação. Para Gimenez, o conhecimento é essencial na melhoria da qualidade das relações no trânsito, isto é, desde dados sobre trajetos que auxiliem as pessoas a ganhar tempo (isso impacta na qualidade de vida) até a divulgação de boas práticas no trânsito (para todos, inclusive, pedestres) ajudam nesse processo. Assim, se o comportamento que implica em acidentes é resultado da má-formação, nada mais lógico do que usar o conhecimento como fonte para uma readequação da postura dos usuários do espaço público.

Por acreditar e defender essa ideia, **a equipe da rádio procura nortear sua conduta a partir da perspectiva de que a informação faz a diferença na vida das pessoas e nas relações no trânsito.** *O que a gente quer é mudar o comportamento das pessoas e mudar o comportamento significa o que? Eu preciso ter informação para que eu possa ter uma melhor qualidade de vida.* A afirmação do editor-chefe em entrevista para esta pesquisa define o que ele entende como os impactos do trabalho da emissora na vida dos ouvintes. Isso compreende desde a economia de tempo nos caminhos feitos pelo público (que pode evitar as vias com problemas com base nas dicas apresentadas ao longo da programação) até a mudança de postura em relação aos demais atores do trânsito – uma indicação de que já houve algum avanço nesse sentido é a participação dos ouvintes que contribuem com informações e que respondem dúvidas de outras pessoas. A equipe da RST também levanta a bandeira, segundo Ronald Gimenez, das pequenas mudanças de atitude que podem ajudar a ‘construir’ um trânsito menos violento. Um exemplo desse tipo de iniciativa da rádio é o quadro “Vida inteligente no trânsito”, em que orientações sobre a conduta correta em várias situações são apresentadas. Assim, Gimenez mostra que se as pessoas se respeitarem mais, se forem mais cordiais e agirem dentro das regras de trânsito, é possível diminuir exponencialmente os números da violência.

As dificuldades em romper com padrões de comportamento conflituosos e com uma visão de mundo bélica estão tão presentes que os próprios comunicadores contrariam os

objetivos traçados, como aconteceu com Caio Rocha na situação anteriormente citada. Por outro lado, pequenos gestos do público vão se somando às ações dos comunicadores, o que evidencia a possibilidade da solidariedade e da relação amistosa num espaço urbano que sintetiza de forma tão pujante o aspecto conflituoso da sociedade brasileira. São esses momentos de interação social harmônica que interessam particularmente nesta tese e, ao que parece, o autor da narrativa é quem pode, em última instância, definir a ocorrência dessas situações na comunicação produzida pela rádio. O último feixe de forças que interfere, portanto, no desenvolvimento do **diálogo social solidário** é aquele exercido pelo autor, pelo mediador social.

### 13. O repórter e a rua: terceiro feixe

O interesse econômico da empresa que sustenta financeiramente o projeto da emissora, ao lado do grupo de comunicação detentor da concessão do canal de rádio, bem como as diretrizes de um fazer jornalístico criadas como forma de balizar o modelo de cobertura do trânsito representam, respectivamente, a interferência das forças econômico-sociais e cultural no processo de comunicação. Por um lado, esse cenário apresenta um certo engessamento ou direcionamento da produção jornalística. Mas, por outro lado, o próprio modelo comporta brechas de liberdade que permitem uma interação profícua entre o jornalista, o público e os personagens das narrativas. É justamente nessas brechas que o feixe de forças do autor da comunicação pode sobressair e, ao que parece, é nesses momentos que o **diálogo social solidário** acontece.

Não se trata, contudo, de responsabilizar o jornalista pelo desempenho ou resultado do processo comunicacional como um todo. Obviamente que um único profissional, ou mesmo um grupo, não teria condições de eliminar ou de neutralizar as forças que interferem em seu fazer jornalístico. Mas, é possível inferir que há sim espaços a serem aproveitados por esse mediador cuja narrativa reverbera pela cidade e pode, por vezes, influenciar os demais atores sociais presentes no trânsito. Seria esse poder, e responsabilidade, conscientemente percebido e acionado pelos repórteres da RST? Seria possível observar o uso dessa força autoral no cotidiano do trabalho desse grupo de jornalistas? Ou será que as ocorrências de momentos dialógicos devem ser consideradas meras eventualidades, desvios ou mesmo excepcionalidades?

Se o jornalista tem, potencialmente, a capacidade de desenvolver esse **diálogo social solidário**, e esta habilidade é real, embora se verifique em poucas situações, poder-se-ia entender esse processo de forma análoga àquela presente no estudo de Durkheim sobre o suicídio (DURKHEIM, 2004b). Mas, antes de enveredar por essa comparação, é necessário fazer uma advertência a respeito das naturezas distintas de ambos fenômenos sociais aqui mencionados. O suicídio, diferentemente do **diálogo social solidário**, é um fato social (para usar a nomenclatura durkheimiana) que ultrapassa barreiras históricas e, ao que parece, se faz presente em organizações sociais distintas. Portanto, trata-se de um fenômeno observável em vários momentos de diferentes organizações sociais e que pode sofrer mudanças na forma das ocorrências. Retomando a discussão feita na primeira parte da tese, Durkheim (2004b) apresenta três diferentes tipos de suicídio, o altruísta, o egoísta e o anômico. O primeiro deles

possui três variações, a forma obrigatória – muito comum em sociedades cuja solidariedade social preponderante é a mecânica, o que exclui as sociedades capitalistas contemporâneas –, a facultativa – encontrada ao longo da história e ainda observada na contemporaneidade – e a mística – embora com recorrência bastante restrita, ainda comum na atualidade. Os tipos anômico e egoísta já estariam mais vinculados à forma de vida das sociedades complexas como a contemporânea. Ainda nesse estudo, o autor chama a atenção para o aspecto coletivo do fenômeno cuja variação corresponde a uma série de condições sociais que podem resultar em aumento, diminuição ou manutenção do número de casos.

O suicídio pareceria, numa primeira mirada, se configurar como uma situação singular que depende apenas da vontade, da necessidade ou do interesse do indivíduo cuja ação resulta numa dessas ocorrências. Mas, Durkheim afirma que a propensão ao suicídio, embora manifestada pelo indivíduo, corresponde a forças coletivas. Partindo de dados estatísticos, o autor baseia suas impressões sobre esse fenômeno em números de ocorrências que parecem corresponder a situações sociais coletivas específicas. Essa inferência é possibilitada pela natureza do fenômeno, passível de quantificações por taxas, índices e demais formas de contabilização. Não seria possível comparar o **diálogo social solidário** com o suicídio nesses aspectos específicos, tanto pela diferença de percepção – o **diálogo social solidário** não pode ser avaliado com base em dados estatísticos pela dificuldade de identificação e consequente quantificação de suas ocorrências, dada sua natureza efêmera –, como pela perspectiva do potencial de desenvolvimento de cada fenômeno – as taxas de suicídio devem ser mantidas em baixa escala, mas, ao contrário, há expectativas de ver a expansão do **diálogo social solidário**. Assim, a analogia aqui pretendida se restringe especificamente ao aspecto de constante recorrência dos fenômenos – o que indica serem eles característicos da sociedade, embora suas ocorrências sejam relativamente baixas, não correspondendo ao que poderia ser considerado o padrão preponderante –, bem como sua faceta coletiva.

Isto posto, seria possível entender o **diálogo social solidário** como uma ação executada por um indivíduo, o jornalista, influenciado por forças coletivas? Tais forças poderiam ser vinculadas ao papel social de mediador da diversidade? A percepção desse papel social se faz presente nas decisões desses repórteres, mesmo que inconscientemente? Para Cremilda Medina (1996), a narrativa jornalística, embora autoral, é sempre marcada por uma assinatura coletiva. Essa constatação se baseia nos aspectos polifônicos e polissêmicos do jornalismo o que permite pensar no jornalista como um articulador de vozes e de pontos de vista que acaba se colocando como porta-voz da coletividade. Nesse sentido, a autoria do jornalista, pensada por Medina, e, conseqüentemente, o **diálogo social solidário** são

observados como resultado da ação individual de um profissional, mas são processos em interação com a coletividade. O que torna, nesse aspecto estrito, a dialogia desenvolvida pelo jornalista semelhante ao fenômeno do suicídio analisado por Durkheim. Em outras palavras, tratam-se de fenômenos coletivos restritos a poucas ocorrências, mas são situações recorrentemente observadas – embora, estejam longe de ser o padrão preponderante – o que indica serem tais fenômenos característicos da natureza da sociedade contemporânea.

A partir dessas noções, retoma-se a parte da pesquisa de campo em que três repórteres da RST foram acompanhados em uma jornada de trabalho. Assim, com base na observação de suas ações cotidianas, espera-se, ao menos, vislumbrar de que maneira esses jornalistas aproveitam as brechas de seu fazer comunicacional para criar narrativas com potencial de mediação, portanto, com capacidade de criação de momentos de **diálogo social solidário**.

No primeiro dia de observação em campo, a jornada de trabalho do repórter Caio Rocha foi acompanhada. Ele era responsável pela cobertura da Marginal do rio Tietê durante o período da tarde. Seu expediente se inicia, oficialmente, às 13 horas e termina às 19 horas, mas ele comenta que precisa chegar uns minutinhos antes para passar na redação, pegar a requisição do carro da emissora e sair. Ele informa que sua primeira entrada na programação acontece entre 13h10 e 13h15, por isso não é possível sair muito *atrasado porque quando entramos no ar, temos de ter alguma coisa para relatar*.

Aos 24 anos, Caio Rocha se diz apaixonado pela comunicação, seu grande objetivo profissional é alcançar a desenvoltura de renomados comunicadores brasileiros como José Luiz Datena. Para o repórter, profissionais como esse conseguem realmente ‘falar’ com as pessoas e, mesmo que os programas sejam populares e possam ter uma formatação que, em geral, os jovens comunicadores desprezam, ele acredita que esse tipo de trabalho é um modelo de sucesso e o leva em consideração.

Rocha faz parte do quadro de jornalistas da SulAmérica Trânsito há cinco anos. Ele passou pela coordenação, foi promovido a repórter e espera a chance de se tornar apresentador da emissora<sup>70</sup>. Antes de entrar na rádio, ele havia atuado como estagiário na CET e o conhecimento dos mapas da cidade adquirido nessa experiência foi fundamental para que ele se adaptasse ao trabalho da emissora. Mas, ele relativiza o peso desse conhecimento prévio e afirma que saber ler mapas não é suficiente para conhecer bem a cidade o que só foi possível aprender com o tempo.

---

<sup>70</sup> Caio Rocha não teve chance de ascender na hierarquia da RST. Em 2013, ele acabou saindo da rádio e foi trabalhar como repórter para uma emissora de televisão do interior do Estado de São Paulo afiliada à Rede Globo.

Os repórteres acabam criando formas de se adaptar ao trabalho nas ruas, mas todos contam que já se perderam e tiveram de recorrer ao guia de ruas, aos mapas, ao GPS e à redação para encontrar o caminho de volta. *Uma vez, quando cobria a Marginal do rio Tietê, acabei subindo a alça de acesso à rodovia Presidente Dutra. Sabia que mais adiante teria um retorno e entrei, mas era, na verdade, o acesso à rodovia Fernão Dias. O desespero foi grande, mas o pessoal da redação ajudou e eu consegui voltar. Durante esse período, fui relatando o caminho que ia fazendo. Quando o repórter erra [o caminho] também é informação.* O comentário é de Ana Paula Rodrigues que, quando atuou como repórter, cobriu todas as regiões da cidade, inclusive a Marginal do rio Tietê no período da última grande reforma pela qual a via passou para a criação da pista central.

O repórter da RST cumpre um plantão de seis horas e, durante esse período, há um intervalo de meia hora. A equipe se organiza para que cada repórter faça sua pausa em um horário diferente dos demais. Nesse momento de descanso, tomam café, fazem um lanche, vão ao banheiro ou, simplesmente, esticam as pernas. Mas, para que tudo dê certo, eles usam táticas para programar sua parada nas proximidades de lugares com infraestrutura, como supermercados, postos de gasolina com lojas de conveniência, lanchonetes, entre outros pontos comerciais.

Raquel Rieckmann Traldi<sup>71</sup>, numa ‘conversa feminina’, conta que em certos dias do mês (ou mesmo quando alguém está com algum probleminha físico) em que é preciso usar o banheiro mais vezes do que o normal, ela traça seu percurso se baseando nos locais onde poderá parar, além do horário do intervalo habitual. Essa estratégia certamente faz parte do plano da maioria da equipe de repórteres, pois, com exceção de Caio Rocha e Ronaldo Rodrigues, todo o restante do grupo é formado por mulheres. Esse detalhe, revelador das dificuldades enfrentadas pela equipe nas ruas, é uma das principais características do trabalho dos repórteres. Na rua, eles estão por sua conta. Embora tenham o apoio a distância da redação, é no espaço urbano que irão construir as relações com os demais atores do trânsito e vão criar formas para desempenhar seu papel.

Além das dificuldades impostas pelo ambiente caótico da cidade, fator com o qual eles têm de lidar, os repórteres possuem poucas ferramentas de trabalho. Eles usam o carro da emissora, um celular ligado a um jogo de fones e microfone, um guia de ruas, alguns mapas

---

<sup>71</sup> Aos 26 anos de idade, Raquel Rieckmann Traldi estava prestes a completar três anos na rádio SulAmérica Trânsito, onde começou a atuar em 2009 como repórter. Formada pelo Mackenzie, já havia trabalhado na rádio Record, onde teve sua primeira experiência com produção, reportagem e locução radiofônicas. Raquel também trabalhou em uma ONG na zona Leste de São Paulo e cuidou, em uma agência de comunicação, das contas da Eletropaulo e da Sabesp. Em 2013, ela também saiu da RST e foi trabalhar na Rádio Capital.

da cidade e, às vezes, um GPS. Além disso, eles carregam coisas pessoais para passar as horas do plantão como água, biscoitos, chocolates, entre outros itens, mas é claro que não faltam o bloco de papel e uma caneta que podem ser úteis numa possível ocorrência. Isso porque para os boletins comuns em que eles apenas falam das condições do trânsito, tudo é feito como no estúdio, no improvisado. Eles não redigem um texto para ler, não fazem notas para lembrar do que viram em seu caminho. Os três repórteres acompanhados relataram, em seus boletins, tempo de percurso e condições das vias nos dois sentidos (quando havia) e orientaram os ouvintes com base em pontos de referência por onde passaram sem auxílio de nenhuma anotação.

Ronald Gimenez comenta que a orientação da chefia é para que os repórteres façam o trabalho da forma como acharem melhor. Mas o repórter descobre logo nos primeiros dias que se tiver de parar para escrever o boletim, ele vai perder tempo e suas informações acabarão reduzidas. Além disso, nem sempre é fácil encontrar um lugar para estacionar e, por isso, a indicação é a de usarem o microfone e os fones de ouvido o tempo todo. O editor-chefe comenta que o celular nem pode ser usado de outra forma enquanto se dirige<sup>72</sup>, por isso os repórteres acabam desenvolvendo uma prática bem parecida para dar conta do trabalho. Nesse aspecto, faz-se necessário frisar que a liberdade de decisão do repórter é relativa. Os três jornalistas acompanhados fazem o trabalho exatamente da mesma maneira porque as condições estruturais com as quais eles contam não permitem uma outra forma de atuação. Mesmo que o editor-chefe afirme não haver uma diretriz rígida de como essa cobertura em campo deve ser feita, na prática não há alternativas.

A repórter Raquel conta que, nos primeiros dias, dava um jeito de estacionar o carro, redigir um texto e depois, quando entrava ao vivo, lia o que havia desenvolvido. Depois, ela passou a escrever apenas algumas palavras o que logo foi substituído por siglas ou iniciais para ajudar a lembrar das informações, até que ela abandonou as anotações e passou a falar tudo no improvisado. Agora, a caneta e o bloco de papel só são usados em situações diferenciadas. Durante o dia em que foi acompanhada para esta pesquisa, ela quase teve de lançar mão dos velhos instrumentos de trabalho. Ao passar pela avenida Dr. Gastão Vidigal, próximo às entradas do estacionamento da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo (Ceagesp), um bloqueio da CET foi avistado. Pelo que foi possível perceber, os agentes pediam para que os motoristas de caminhão seguissem na pista e usassem o próximo

---

<sup>72</sup> Na verdade, o Código Brasileiro de Trânsito, em seu artigo 252, parágrafo VI, não permite o uso de fones de ouvidos conectados a aparelhos sonoros ou telefones celulares. Condutores flagrados usando esse tipo de equipamento comete infração média e é punido com multa.

retorno para acessar a Ceagesp. Apenas os carros menores tinham o acesso permitido pela primeira entrada. Como não foi possível parar por ali, Raquel seguiu e entrou em uma via paralela para encontrar um local adequado, seguro e, claro, permitido para estacionar. Ela comenta que nessas horas faz muita diferença ser responsável pelo carro. *Se fosse só para cumprir meu papel como repórter, bastava largar tudo e ir até os agentes da CET para perguntar o que estava acontecendo. Mas, não posso largar o carro, tenho de achar um lugar para parar.* Após estacionar, ela caminha duas quadras até o local do bloqueio, se identifica como repórter da rádio (ela está usando o crachá da empresa) e pergunta o motivo da interdição. A agente da CET é bastante solícita e explica que o problema está dentro do estacionamento da Ceagesp, praticamente lotado, por isso uma fila já se formava na avenida. Para evitar um impacto ainda maior, eles bloquearam o primeiro acesso à entrada da Ceagesp, obrigando os motoristas de caminhão a seguir até o próximo retorno, assim ganhava-se algum tempo para que os veículos se acomodassem dentro da central de abastecimento.

Com essas informações, Raquel entrou no ar e contou que tudo não passava de uma tentativa de evitar a formação de uma fila ainda maior do lado de fora do estacionamento. Não foi preciso tomar nota do que a agente da CET havia dito, afinal era tudo simples e ela pôde fazer outro boletim prescindindo de papel e caneta. Mas, a repórter se mostrou bastante preocupada em apresentar as motivações do bloqueio. Esse cuidado com o contexto da situação tem a ver com sua posição a respeito da importância do trabalho dos agentes de trânsito. Para ela, essas pessoas que trabalham nas ruas merecem todo o respeito por estarem expostas e por enfrentarem várias situações extremas. *Eles dirigem caminhão, trabalham em acidentes graves, são obrigados a lidar com gente bêbada, mal-educada, enfim.* Essa relação respeitosa é fruto, certamente, da experiência da repórter no trabalho de campo. Talvez, se nunca tivesse passado por problemas típicos da atuação nas ruas – como aqueles mencionados anteriormente –, ela não teria sensibilidade para lidar dessa forma com os agentes da CET, normalmente, apresentados como vilões do trânsito.

As três jornadas acompanhadas foram relativamente tranquilas. Não houve registros de acidentes ou incidentes de grande repercussão, por isso os repórteres lembraram de outros dias em que situações desafiadoras foram enfrentadas. Nesse processo de rememoração, a atual apresentadora da manhã, Ana Paula Rodrigues, ajuda a compor um panorama interessante do trabalho desses jornalistas pelas ruas e avenidas de São Paulo. Graduada em jornalismo pela Faculdade Cásper Libero, em 2007, Ana Paula estagiou na TV Gazeta, passou pelo curso de trainee da Band, voltou para a Gazeta como profissional até ser convidada para

trabalhar na RST como repórter de rua e aérea (cobertura de helicóptero). Em agosto de 2010, foi promovida a apresentadora, cargo que ocupava até o fechamento da tese.

Ana Paula conta que foi difícil, no começo. Ela não conhecia muito bem a cidade, *como todo mundo, eu só sabia os caminhos que fazia, não conhecia bem todas as regiões de São Paulo*. Além do cotidiano a bordo do carro da emissora, a jornalista afirma que aprendeu muito fazendo a cobertura aérea. O helicóptero sobrevoava, na época em que fazia essa parte do trabalho, apenas uma hora pela manhã e outra hora pela tarde. *Do alto, a gente visualiza bem a cidade e começa a entender melhor os caminhos, as ligações*. De acordo com ela, essa parte da cobertura não gera informação apenas para a RST, mas também para as demais emissoras do grupo. Assim, esse repórter acaba fazendo entradas para outras rádios e até para alguns programas de TV. Cada momento desse caro sistema de cobertura é aproveitado ao máximo pela empresa. Ana Paula conta que no trajeto entre a emissora, no Morumbi, e o Campo de Marte, na zona norte, de onde o helicóptero levanta voo, ela fazia os boletins normalmente como repórter de rua. Depois da hora de sobrevoo, ela voltava para terminar seu plantão.

Diferentemente dos trajetos feitos de carro, o percurso do helicóptero é previamente estabelecido e só muda quando há ocorrências mais graves na cidade e no entorno. Lá do alto, o repórter amplia sua visão, embora se distancie da realidade do trânsito o que, para Ana Paula, é o aspecto central do trabalho de repórter. *É importante [o trabalho in loco] porque ele sente na pele o que o motorista está passando na rua*. Ela considera haver diferenças entre a fala do apresentador que observa a realidade a partir do estúdio e a do repórter que vivencia as situações no espaço urbano. Esse ponto abordado pela jornalista permite perceber a importância da observação-experiência no desenvolvimento da comunicação que pode, por vezes, culminar em **diálogo social solidário**. Sem essa vivência, fica mais complicado representar nas narrativas as angústias, os medos, as revoltas e demais sentimentos e sensações dos personagens e do próprio público da rádio.

Para exemplificar a importância dessa imersão no espaço urbano, Ana Paula lembra do dia em que vivenciou, pela primeira vez, o drama de uma enchente. Segundo ela, é desesperador ver a água subindo e não ter para onde correr. É impossível não temer pelo pior e isso ela só descobriu na rua, em meio ao alagamento. Nesse dia, ela ficou presa por mais de uma hora, até a água baixar o suficiente para os carros passarem, e descobriu uma outra faceta das relações no trânsito. Durante o período que ficou sem ter como sair com o carro, ela desceu do veículo e conversou com as pessoas que por ali estavam e foi relatando a situação pelo entorno em seus boletins. Em meio ao caos provocado pela chuva, ela observou cenas de

solidariedade entre as pessoas. *Um motoboy começou a organizar o trânsito, já que não tinha CET no local. Quando a água começou a baixar e os caminhões começaram a arriscar a travessia, ele ia próximo às poças d'água pra verificar se dava ou não para passar e sinalizava para os motoristas.*

A narrativa dessas cenas só pode ser desenvolvida, simbolizando as cores da realidade, quando o repórter está no espaço urbano e testemunha o desenrolar da situação. Existem detalhes que só podem ser alcançados nessa imersão que a equipe da RST faz na cobertura. Ainda sobre a solidariedade dos motoboys, Ana Paula lembra de ter visto, várias vezes, grupinhos de motociclistas empurrando carros em pane com os pés. Segundo ela, eles fazem uma fila na traseira do carro e usam a força das motos para empurrar o veículo. Esse olhar próximo flagra muito mais do que o conflito, a disputa e o caos, ele desvenda as interações solidárias e ao realçar isso em sua narrativa, o jornalista abre caminho para os momentos de **diálogo social solidário**. Nesse sentido, **percebe-se ser a observação-experiência fundamental para que a dialogia seja criada por esses mediadores. Sem essa proximidade e essa interação com os personagens do espaço urbano, isso se tornaria quase impraticável.**

Outro aspecto importante do trabalho do repórter lembrado por Ana Paula é o levantamento de pauta; por estar o tempo todo em trânsito, eles acabam vendo muita coisa, observando os vários problemas da cidade. *É um olhar diferente*. A classificação dos trajetos, se vale a pena, se está congestionado ou apenas lento, por exemplo, é mais precisa quando observada pelo repórter na rua.

Para Ana Paula, além dessa relação próxima da equipe com o público e os personagens das narrativas na cidade, a interação permitida pela rádio ajuda a construir uma rede de solidariedade entre as pessoas em trânsito pela RMSP. Os ouvintes se ajudam por intermédio da RST e também colaboram com a construção da narrativa jornalística. Assim, a ajuda oferecida ao público não vem apenas do trabalho dos comunicadores, da apuração feita por eles, ela também é proveniente das pessoas que usam o espaço da emissora para colaborar com os demais. Isso é permitido por essa costura de mensagens, de vozes e de pontos de vista feita na mediação jornalística. Há, nesse formato de comunicação, uma relação amistosa, um encontro de indivíduos marcados pela diversidade contemporânea. É esse caldo que propicia uma situação favorável à dialogia. Como disse Ronaldo Rodrigues, no início desta parte da tese, os repórteres reconhecem os impactos de suas narrativas nas interações entre as pessoas que transitam pela cidade. Ao contar uma história, é preciso ter isso em mente, segundo ele. Assim, o poder de interferir – mesmo que a mensuração disso seja complicada – nas relações

entre as pessoas em trânsito é conscientemente percebida por esses profissionais. Talvez, ela não seja lembrada a todo momento, mas eles sabem de sua existência.

### 13.1 Mediação em trânsito

O repórter da RST desenvolve, invariavelmente, uma exímia capacidade de observar o mundo a sua volta. Dirigindo pela cidade, eles conversavam com a pesquisadora responsável pela presente tese, faziam sua leitura do trânsito e mantinham contato com a redação, tudo ao mesmo tempo. Uma das cenas mais impactantes dessa etapa da pesquisa de campo é, sem sombra de dúvida, a mudança de postura rápida do jornalista quando entra no ar para fazer seu boletim, como se estivesse totalmente concentrado nos minutos anteriores – o que não acontecia, pois estavam falando sobre seu trabalho para esta pesquisa. Os olhos destreinados da pesquisadora não acompanhavam a agilidade dos comunicadores em perceber a cidade enquanto deslizavam pelas ruas e avenidas. Mesmo falando sobre vários temas e lembrando de histórias antigas, os três repórteres seguiam atentos ao que acontecia no entorno e, assim, eram capazes de dar informações detalhadas e precisas – o que incluía tempo de percurso – dos caminhos por onde passavam.

A imersão nesse ambiente urbano, movediço e dinâmico exige muito dos sentidos do comunicador. Mesmo desenvolvendo as habilidades necessárias, a ponto de fazer essa cobertura com aparente facilidade, o profissional se desgasta bastante ao longo desse plantão de seis horas. O cansaço ao final da jornada de trabalho se torna visível entre os três repórteres acompanhados. A repórter Raquel Rieckmann Traldi se queixava bastante de dores nos joelhos e nas costas, por isso, inclusive, ela se matriculou numa academia de ginástica na tentativa de amenizar os impactos dessa pesada jornada de trabalho. Caio Rocha e Ronaldo Rodrigues não pareceram menos cansados ao final do dia, ambos pareciam extenuados.

Manter os sentidos o tempo todo acionados para melhor perceber a cidade e, assim, fazer uma leitura coerente do espaço urbano é essencial nesse trabalho. A partir disso, esses repórteres desenvolvem a capacidade de avaliar a gravidade dos acidentes e incidentes com os quais se deparam. Por isso, em geral, a decisão de fazer uma apuração mais detalhada de uma determinada ocorrência cabe a eles e, nessas situações, a interferência da chefia é mínima. O próprio editor-chefe confirma esse procedimento. O aspecto autoral da comunicação produzida por eles ganha força nesses momentos. Descer do carro e aproximar-se fisicamente dos demais atores do trânsito é o primeiro passo concreto para a criação de uma interação mais forte, mais significativa. Esses momentos podem repercutir muito além do episódio pontualmente coberto. O contato com os agentes de trânsito, as autoridades, taxistas, policiais, enfim, as fontes de informação é feito nessas situações. Essas mesmas fontes podem ser

acionadas futuramente, em outras ocorrências. Quanto mais habilidoso for o jornalista nessa aproximação, maior será o grau de interação que poderá estabelecer com essas pessoas. No dia em que o repórter Ronaldo Rodrigues foi acompanhado, esse detalhe do trabalho ficou bastante evidente; seus contatos com agentes da CET foram acionados numa situação observada durante esta pesquisa, conforme citado no início desta parte da tese<sup>73</sup>.

Ao dar voz a esses personagens do trânsito de maneira respeitosa e coerente, o jornalista estreita ainda mais as relações com suas fontes de informação. Conforme já mencionado, isso tem impacto na maneira como o público da rádio, que também está presente nesse mesmo espaço urbano, irá lidar com esses atores do trânsito. Isso é possível porque o público confia na palavra do repórter, justamente pelo fato de que esse ouvinte se identifica com a perspectiva apresentada pelo jornalista em suas narrativas. É pertinente notar que tanto o público, quanto as fontes de informação se sentem próximas ao repórter; disso decorre a credibilidade do comunicador.

Tal credibilidade, pensada como poder e responsabilidade, proporciona ao jornalista as condições ideais de dar um passo além e colocar em contato respeitoso público e fontes de informação. Essa mediação certamente pode, por sua própria configuração, resultar em narrativas dialógicas. Como visto, isso é percebido conscientemente pelos repórteres, embora não seja o tempo todo acionado com clareza e objetividade pelo mediador. Isso significa que o repórter não vai agir claramente com o objetivo de criar o **diálogo social solidário**, mas ele certamente está cômico de sua responsabilidade como um observador privilegiado da realidade do trânsito e um mediador capaz de estabelecer encontros amistosos entre os personagens desse espaço urbano.

Assim, ainda que restritas a um número pequeno de ocorrências, as narrativas com esse potencial dialógico acontecem. Em alguns casos, ela não se desenvolve apenas por inabilidade do comunicador, como no exemplo acima citado do acidente coberto por Caio Rocha. Além disso, é preciso reconhecer que na maior parte da cobertura, as narrativas são mais pontuais e a própria situação do trabalho impede uma proximidade do comunicador com os atores do trânsito. Como constatado durante a pesquisa de campo, além da situação da Ceagesp vivenciada por Raquel Rieckmann Traldi, nenhum dos repórteres desceu do carro para fazer uma apuração mais detalhada nos dias em que foram acompanhados.

---

<sup>73</sup> Essa passagem é reveladora das interações *solidárias* que acontecem no cotidiano desse grupo de repórteres. A divisão do trabalho pode, aqui, ser apreendida por uma faceta que apresenta com ênfase o potencial dialógico e *solidário* do trabalho dos jornalistas, expostos a uma relação de interdependência (ajuda mútua) com os demais atores do trânsito (sejam os agentes da CET ou os próprios ouvintes que contribuem com a narrativa da rádio). Todos os grupos e indivíduos partícipes desse cenário têm como objetivo colaborar para melhorar o trânsito e, por isso, vão contribuir solidariamente.

Aqui se faz necessário uma observação em relação ao que se entende por narrativa nesta tese. O termo vem sendo utilizado, ao longo do texto, de forma aparentemente livre, mas há um entendimento específico que orienta a apropriação feita. Trata-se da noção de narrativa presente nos estudos de Medina (2003) em que o termo é associado a uma maneira que todo ser humano tem de organizar o caos da vida. Esse dizer sobre a realidade é uma forma de reconstrução simbólica do real o que parece ser essencial para sobreviver. Assim, narrar é mais do que um talento de alguns, é uma necessidade de todos (MEDINA, 2003:48). Nessa perspectiva, a narrativa jornalística tem representatividade ampliada.

Ao se dizer, o autor se assina como humano com personalidade; ao desejar contar a história social da atualidade, o jornalista cria uma marca mediadora que articula as histórias fragmentadas; ao traçar a poética intimista, que aflora do seu e do inconsciente dos contemporâneos, o artista conta a história dos desejos. Da perspectiva individual, sociocomunicacional ou artística, a produção simbólica oxigena os impasses do caos, da entropia, das desesperanças, e sonha com um cosmos dinâmico, emancipatório (MEDINA, 2003:48).

Em vez de trabalhar numa perspectiva técnico-burocratizante, o mediador deve, nessa perspectiva, buscar uma postura alinhada à emoção solidária e à criação estética para criar uma comunicação que estabeleça comunhão; o que, segundo Medina, se apoia na “tríplice tessitura ética, técnica e estética” (MEDINA, 2003:50). Com essa proposta, o jornalista evita fechar-se “numa razão reducionista [impeditiva da] emoção solidária que capta os movimentos do outro” (MEDINA, 2003:50). O processo de organização narrativa do caos da vida e da postura de abertura aos afetos não significa banir ou negar a ciência. Há, na verdade, uma relação que se estabelece entre emoção e razão, entre arte e ciência, que sustenta essa proposta de dialogia.

O ato de reconhecer o mundo e lhe imprimir o toque humano é, sem dúvida, tão científico quanto relacionador. Embora os guetos de excelência se digladiem pelo poder, o gesto criador do estudioso, do pesquisador, desmonta a ideologia e aflora a rebeldia. É aí que o artista se encontra com o cientista e ambos se contaminam com a fabulação das sabedorias poéticas do cotidiano (MEDINA, 2003:60).

O gesto inspirador da arte, segundo Medina, permite ao comunicador, bem como ao cientista, um aprofundamento na dinâmica da vida. Sair da pauta planejada, da entrevista burocrática e passar para uma verdadeira imersão experimental possibilita um encontro real com os protagonistas da ação; é a observação-experiência ou observação-participativa (MEDINA, 2003:63).

O sentir-pesar-agir [capacidades lógico-analítica, motor-operacional e intuitivo-sintética] se instaura como método de observação da realidade contemporânea e a observação objetivista se descontrói na observação

participativa (conquista já consagrada na antropologia). No limite da entrega humana, perde-se o medo da observação-experiência (MEDINA, 2003:143).

Ao experimentar a realidade, ao imergir no caos urbano, o mediador poderá se impregnar de um conhecimento muito além das teorias sociais. Medina defende, nesse sentido, um conhecimento antropológico, experimental, que vai além do pensamento sociológico. Mas, isso não significa negar ou opor-se ao sociológico, muito pelo contrário, significa construir uma possibilidade de ir além das situações sociais concretamente classificadas e estudadas. Assim, o mediador pode costurar sua narrativa entre as estruturas sociais observadas por um pensamento racional e as experiências angariadas nesse contato direto com os protagonistas reais (MEDINA, 2003:77). Esse contato com o mundo é enriquecedor e aparece como aspecto imprescindível do desenvolvimento do potencial dialógico do jornalismo. “Partilhar a visão de mundo do outro, dela extrair a utopia humana e ampliar a competência técnica e científica na narrativa solidária não é uma miragem, é uma possibilidade” (MEIDNA, 2003:80).

Essa possibilidade, que se vislumbra no trabalho de reportagem da RST, é representada neste estudo pela narrativa oral dos jornalistas acompanhados. Uma narrativa que, como diz Maria Teresa Cruz acontece no encontro entre sujeitos e textos.

A questão fundamental não é então a de decidir qual é o detentor do sentido – se o texto, se o sujeito – mas a de saber como é que texto e sujeito se constituem, e de que modo o sentido os atravessa. Assim concebido, este não é um conteúdo que reside num ou no outro, mas antes uma realidade transversal, que se constitui atravessando-os a ambos, no momento em que se confrontam (Cruz, 1986:59).

Nos encontros proporcionados pelo texto do repórter da RST – a narrativa oral da equipe da rádio – a dialogia acontece. É com esse entendimento de narrativa que se buscou compreender, nesta tese, a ocorrência do **diálogo social solidário**.

## 14. O diálogo social *solidário*

A primeira etapa da pesquisa de campo, apresentada e debatida nos tópicos anteriores, mostra a presença dos três feixes de forças, descritos por Medina (1996), no processo comunicacional aqui estudado. Fica evidenciada a impossibilidade de neutralizar e, portanto, de evitar a interferência dos interesses econômicos da empresa patrocinadora principal da emissora e do próprio grupo de comunicação do qual a rádio faz parte. O objetivo de conquistar uma clientela pela prestação gratuita de serviço informativo se faz presente no padrão de cobertura do trânsito. A narrativa que parece se alinhar a esse grupo identificado como possível cliente se concretiza num modelo engessado, tanto pelas formas já consolidadas de cobertura radiofônica, como pela estrutura de trabalho imposta aos comunicadores.

Por outro lado, esse mesmo modelo de cobertura apresenta brechas, não tão raras assim, que podem ser exploradas pelo mediador. A força autoral do repórter surge nessas fissuras de liberdade presentes na estrutura do fazer comunicacional. Em certo sentido, o próprio padrão de trabalho contribui para que esse jornalista imerso no trânsito observe atentamente, experimente e perceba a realidade de variados ângulos, de variadas perspectivas. Assim, a mesma estrutura que engessa o trabalho jornalístico acaba por proporcionar um espaço de movimento para além dos controles da chefia e dos interesses econômicos envolvidos. Ao se descolar ou se distanciar desse núcleo diretivo, o repórter se vê em ação no espaço urbano. Nesse contato com o outro possibilitado pela imersão no trânsito, nessa relação que se constrói com os personagens das narrativas e com o público, as grandes temáticas sociais contemporâneas ganham cores e sabores. Para que esse ‘estar em campo’ seja profícuo, o jornalista precisa

Saber trabalhar com a **observação** (grifo nosso), através de técnicas apreendidas, saber acumulado. Seu olhar-câmera e o desarmamento da percepção, pesquisados conscientemente, ajudarão a atenuar os véus ideológicos que nos impedem um debruçar atento sobre a realidade fora de nós. Da cifração temos que avançar para esforços de decifração (MEDINA, 1988:147).

Medina chama atenção, nessa esfera de atuação, para a importância de o mediador desenvolver a capacidade de relacionar-se com o outro no trabalho de campo; ela propõe o diálogo como meio para isso. No caso do repórter da SulAmérica Trânsito, essa competência é imprescindível, mas fica em segundo plano justamente pela importância da observação

como forma de apreensão dos dados da realidade do espaço urbano. Assim, observar, mais do que ‘perguntar’, é essencial no trabalho dessa equipe de jornalistas.

Isso tudo, obviamente, não significa liberdade total. Mas, a possibilidade de ir além do padrão predeterminado se revela de forma clara e consciente na realidade do trabalho e, também, na atitude dos jornalistas acompanhados. Por isso, é possível afirmar que os repórteres da RST reconhecem esse espaço de liberdade, sabem da possibilidade de agir nessa brecha e, sobretudo, compreendem como sua atuação interfere diretamente nas interações entre os demais atores do trânsito – conforme observado em algumas passagens dos tópicos anteriores. Há consciência, portanto, da responsabilidade e do poder de ação direta num cenário caótico e violento onde inúmeras mortes são registradas cotidianamente. Nesse sentido, poder-se-ia inferir que a equipe de reportagem da RST reconhece o potencial de criação de **diálogo social solidário** – embora, a nomenclatura não seja compartilhada pelos jornalistas observados – em seu trabalho.

O aspecto central do **diálogo social solidário** é a articulação entre a dialogia promovida pelo jornalista por meio de sua narrativa autoral e, como resultado, a facilitação do desenvolvimento da solidariedade típica da sociedade capitalista, isto é, a forma *orgânica* de solidariedade social. O termo em negrito, aspirante a conceito, está pautado pela repercussão espontânea da narrativa que abre esta tese e que serve de exemplo empírico para o que se procura elaborar teórica e epistemologicamente neste trabalho. Ao que parece, naquele dia, a narrativa do repórter Ronaldo Rodrigues criou um caminho para que laços solidários entre os personagens da história e o público fossem firmados. Dessa possibilidade, ainda a ser confirmada, surge uma noção ligeiramente diferente daquela exposta por Cremilda Medina ao tratar do jornalismo como uma forma de comunicação dialógica.

Medina expõe a ambição do comunicador, como qualquer outro agente cultural, de intervir na realidade (MEDINA, 2008b:10). Essa intervenção relaciona-se ao aperfeiçoamento das instituições democráticas e à própria noção de cidadania, conforme debatido no tópico 3.1. A contribuição pretendida nesta tese é a de aproximar a noção durkheiminiana de *solidariedade orgânica* e a perspectiva que apresenta a potencialidade da narrativa jornalística de servir como meio para que esse mediador interfira na realidade social. Nesse sentido, a narrativa citada anteriormente parece demonstrar com bastante clareza como uma ação do jornalista pode resultar num momento de solidariedade entre representantes da diversidade social contemporânea – estabelecida, segundo Durkheim, pelas relações profissionais, conforme exposto na primeira parte deste trabalho.

É pertinente frisar, nesse momento do debate, que tanto Medina quanto Durkheim estão tratando de processos sociais muito mais potenciais do que recorrentes. Isso não significa que sejam situações ideais ou idealizadas. Num primeiro momento, Durkheim apresenta a *solidariedade orgânica* como a chave para compreender de que maneira uma sociedade tão diversa e, portanto, conflituosa mantém algum grau de coesão social. Além das questões de regras morais, leis e autoridades reconhecidas nesta sociedade, existe um sentimento de pertencimento que abarca os grupos e indivíduos; esse sentimento ainda pouco conhecido e pouco explorado é a *solidariedade orgânica* (DURKHEIM, 2004b:498). Conforme debatido no tópico 4.2, o autor apresenta esse conceito em “Da divisão do trabalho social” (2004a) e a partir da leitura dessa obra tem-se a impressão de que Durkheim fala de uma realidade comum e rotineira na sociedade capitalista. Alguns anos depois, em “Lições de Sociologia” (2002), ele retoma o tema e esclarece que esse fenômeno ainda se encontra muita mais como potencial do que real e cotidiano, embora se manifeste vez ou outra.

Por sua vez, Medina apresenta a narrativa transformadora, criada com base na dialogia, como aquela que tem reverberações na realidade. Na melhor das possibilidades, quando a interação entre mediador e fontes (ou personagens) é plena e o diálogo se estabelece, pode ocorrer o que autora denomina de *interação social criadora* (MEDINA, 2008:31); esse processo irá impregnar o texto jornalístico e poderá ser percebido pelo público. Mas aqui se faz necessário um parênteses, pois é pertinente atentar para a existência de diferenças entre as situações observadas. A interação dialógica acontece com certa recorrência, como visto e atestado na pesquisa empírica acima trabalhada, mas para que esse processo interfira ou intervenha na realidade há uma certa distância. Entrar em contato com uma determinada realidade pela perspectiva do outro é o primeiro passo para que um laço solidário seja estabelecido, mas este é apenas um passo. Não há garantias incontestáveis de que uma narrativa, elaborada com base numa prática dialógica, possa fazer com que os indivíduos envolvidos no processo comunicacional (fontes, mediador e público) interajam respeitosamente ou solidariamente. O resultado desse processo é um tanto incontrolável, mas é aceitável colocá-lo como objetivo que orienta o trabalho do mediador; finalidade esta que extrapola o domínio da comunicação e estabelece vínculos entre o jornalismo e esse sentimento perseguido e estudado por Durkheim.

Mesmo que essa interação transformadora não esteja presente nos processos comunicacionais como um modelo majoritariamente recorrente, os estudos a respeito dessa interferência da narrativa jornalística nas relações sociais demonstram empiricamente ser este um resultado bastante possível. Mais do que uma perspectiva idealizada, esta é sem dúvida

uma noção testada em laboratórios de prática e de observação jornalísticas ao longo das últimas décadas pelo grupo de alunos e pesquisadores orientados pela professora Cremilda Medina, na Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo<sup>74</sup>. Assim, encontra-se nessa aproximação de conceitos uma chance de observar empiricamente ocorrências de *solidariedade orgânica* a partir da *interação social transformadora* recorrente da mediação jornalística.

Essa possibilidade de a narrativa jornalística dialógica repercutir de forma a criar um espaço propenso à interação solidária é aqui denominada de **diálogo social solidário**. Assim, nos momentos em que a mediação jornalística, dialogicamente orientada, propulsiona e dá visibilidade para a ocorrência da solidariedade que coloca os indivíduos, marcados pela diversidade social típica do capitalismo, em sintonia pelo sentimento de pertencimento a algo que supera suas diferenças, o **diálogo social solidário** acontece. Mas, esses sim são momentos fugidios porque é difícil mensurar e atestar sua ocorrência. Por isso, deu-se tanta importância para a narrativa de Ronaldo Rodrigues. Ao que parece, aquele foi um momento de **diálogo social solidário** e há a chance de esmiuçar sua ocorrência, uma vez que todo o processo foi acompanhado – embora parte dos registros daquele dia tenha se perdido porque a emissora não mantém as gravações da programação diária.

Delimita-se, dessa forma, o objetivo central deste trabalho que se torna quase totalizado com a observação do cotidiano da equipe de reportagem da RST. Conforme exposto ao longo desta terceira parte da tese, o repórter imerso no cotidiano do trânsito sofre pressões diretas da empresa para a qual trabalha e tem limitações originadas pelas condições reais de seu fazer comunicacional. Os feixes de forças econômico e cultural são facilmente identificados, mas a força autoral do comunicador também se revela e sua capacidade consciente de interagir e reagir dialogicamente diante de um cenário urbano tão caótico propicia o desenvolvimento de narrativas com potencial diferenciado.

Mas, essa constatação da capacidade de autoria dos repórteres da RST não é suficiente para atestar que aquela narrativa do Ronaldo Rodrigues é realmente um exemplo de ocorrência de **diálogo social solidário**. É preciso conhecer a perspectiva do personagem principal da narrativa em questão, ou seja, do grupo que ele representou naquele momento; os motoristas de caminhão.

---

<sup>74</sup> Mais detalhes sobre esses laboratórios podem ser consultados na série São Paulo de Perfil, materializada em 27 livros, e no Projeto Plural cujos resultados dos encontros interdisciplinares promovidos por Medina deram origem a 15 livros.

Conhecer a experiência desses profissionais, descobrir suas angústias, seus sonhos e suas dificuldades é essencial para atestar a representatividade da narrativa citada. O repórter foi capaz de apresentar, de mostrar em sua fala tal realidade? Essa questão é fundamental para afirmar se aquele pode ser realmente considerado um momento em que o **diálogo social solidário** aconteceu. Essa confirmação permitirá esboçar, com base na trajetória realizada nesta pesquisa, um perfil dessa interferência solidária do mediador num espaço urbano tão violento, tão conflituoso, onde tantas vidas são ceifadas diariamente.

## **ESPAÇO IV**

**Onde a pesquisa permite o encontro**

*Eu conheço cada palmo desse chão  
é só me mostrar qual é a direção  
Quantas idas e vindas meu deus quantas voltas  
viajar é preciso é preciso  
Com a carroceria sobre as costas  
vou fazendo frete cortando o estradão.*

*Renato Teixeira*<sup>75</sup>

## **15. O lugar das descobertas**

A segunda etapa da pesquisa de campo é, conforme indicado anteriormente, dedicada ao grupo representado pelo personagem principal da narrativa que abre esta tese, os motoristas de caminhão. O objetivo desta parte da pesquisa é desenvolver um encontro com o outro, um outro que aparece na citada narrativa de Ronaldo Rodrigues numa relação de proximidade. Para avaliar adequadamente a representatividade daquele momento em que o jornalista se pautou pela dialogia para narrar o incidente com o caminhoneiro, propõe-se aqui um movimento de aproximação e de descoberta de uma experiência ou de uma perspectiva diferente da experiência urbana. Por reconhecer as particularidades que marcam a presença desse grupo de atores no espaço do trânsito, observa-se que a imersão realizada para conhecer esse universo apresenta algumas diferenças em relação ao trabalho de campo feito com a equipe de jornalistas da Rádio SulAmérica Trânsito (RST).

A narrativa da observação-experiência realizada na primeira etapa da pesquisa empírica pode ser considerada, de acordo com a perspectiva de Geertz (2008:11), uma interpretação de primeira ordem, dada a proximidade entre a formação da pesquisadora e a realidade observada. Nesta segunda etapa, porém, há um distanciamento maior entre o cotidiano dos sujeitos acompanhados e o sujeito-pesquisador. Por isso, é possível entender esta parte do trabalho de campo como uma interpretação de segunda ordem, isto é, as narrativas referentes a esta etapa da pesquisa apresentam uma característica de descoberta

---

<sup>75</sup> Primeira estrofe de “Frete”, música composta por Renato Teixeira.

mais pulsante do que os textos sobre o trabalho dos jornalistas da RST. Isso se reflete no tom abordado em algumas passagens desta parte da tese.

Para demarcar essa diferença, aparentemente sutil, mas relevante, um recurso de texto foi utilizado. Trata-se de evidenciar com maior ênfase a presença de um agente externo ao cenário da pesquisa de campo. Assim, a participação do sujeito-observador nas cenas acompanhadas ganha contornos mais expressivos nas narrativas. A interferência desse elemento estranho, o pesquisador, nesse cenário empírico deve ser levada em consideração por dois motivos. Primeiro pela questão destacada acima, o teor, mais robusto, de descoberta que marca as interpretações de segunda ordem. Segundo, pelo fato de que há uma certa inibição ou receio por parte dos sujeitos observados em agir e falar com naturalidade diante de uma pessoa desconhecida<sup>76</sup>.

No primeiro dia de pesquisa de campo, dedicada aos caminhoneiros, esse segundo motivo aparece de maneira mais clara do que nos demais momentos do trabalho empírico. Como o acesso ao cotidiano do motorista foi intermediado pelo dono da transportadora, portanto pelo patrão, é notável o esforço dos profissionais (motorista e ajudante) em se mostrar satisfeitos com suas condições de trabalho. Apesar disso, no final do dia, eles já se sentiam mais a vontade a ponto de comentar valores de salário, de opinar sobre os problemas de sua realidade, entre outros detalhes de seu fazer profissional.

A pesquisa de campo formatada como uma imersão – sem deixar de considerar as referidas interferências – se tangencia em narrativas que possibilitam o esforço interpretativo aqui desenvolvido. Antes de iniciar a discussão sobre esta etapa da pesquisa empírica, abre-se espaço para uma passagem que parece exemplificar a diversidade e a complexidade do cotidiano desses profissionais. A seguir, as anotações do Diário de Campo, referentes ao primeiro dia da segunda etapa da pesquisa empírica, são recuperadas.

Sabia que o dia seria longo, daqueles em que a gente tem a impressão de ter vivido uma semana em 24 horas. Isso por conta da diversidade de cenários e personagens presentes no cotidiano de quem trabalha circulando pelo espaço urbano. Mas, o dia foi literalmente

---

<sup>76</sup> Seria ingenuidade acreditar que tais interferências, decorrentes da presença de um agente externo, não fariam parte também da primeira etapa da pesquisa de campo, aquela dedicada aos jornalistas. Mas, a empatia gerada pela aproximação de sujeitos que se reconhecem como partícipes de um mesmo grupo profissional – embora, no momento da imersão, cada um ocupasse uma posição diferente – é um dado que deve ser levado em consideração. O jornalista-pesquisador e o jornalista-pesquisado facilmente se reconheciam como integrantes de um mesmo coletivo social. Porém, na relação com os motoristas de caminhão, a diversidade originada pela divisão do trabalho, conforme discutido na primeira parte da tese, se apresentava como uma distância a ser vencida.

longo, começou às 4 horas e só terminou às 22h30 quando eu, completamente esgotada, cai na cama para acordar apenas no dia seguinte às 9 horas da manhã.

A cidade de São José dos Campos é o ponto de partida para a primeira viagem a bordo de um caminhão de gás. Meu contato é o dono da transportadora que presta serviços para a Copagaz na distribuição de botijões de gás (modelos P45, cilindro de 380 mm de diâmetro e 1280 mm de altura, e P13, cilindro de 360 mm de diâmetro e 460 mm de altura). A frota sai carregada da base de distribuição da Copagaz, localizada em São José dos Campos, interior de São Paulo, e parte para o abastecimento de pontos de venda em várias cidades do Estado e do sul de Minas Gerais.

O caminhoneiro acompanhado é Adriano Savino, de 38 anos, que está nessa função há apenas seis meses. Ele é habilitado na categoria 'E' há dois anos, mas só agora começou a trabalhar efetivamente como motorista. Ele me conta que faz parte do grupo conhecido como gaseiro, isto é, transportador de gás (assim como existem os cegoneiros, os areieiros, etc.).

Ao lado de Adriano está José Onésio da Silva, o ajudante, que, apesar de aposentado, voltou à ativa num trabalho pesado e com baixa remuneração. O cabelo grisalho e as marcas do tempo no rosto indicam que sua experiência ultrapassa a de seu companheiro de jornada, mas isso fica ainda mais acentuado quando observo o início das atividades. José, ou Zé como fala o tempo todo Adriano, tem dois filhos, na verdade, um casal. Ele conta orgulhoso que sua filha, de 30 anos, é formada em biomedicina, trabalha e estuda bastante, por isso ainda mora com ele e sua esposa. *A vida dela é o trabalho, ela não casou, ainda mora com a gente.* O filho de 28 anos é motorista de caminhão, é casado e tem dois filhos. Foi ele quem trouxe o Zé para a empresa. Num dia em que o ajudante faltou e não havia quem colocar no lugar, ele ligou para o pai e o chamou para ocupar a função. A história se repetiu algumas vezes até que Zé foi contratado oficialmente e passou a integrar a equipe da transportadora. Já são quase dois anos nessa empreitada.

Com mais experiência do que Adriano, Zé sabe bem organizar os documentos necessários para a jornada de trabalho. Mas ele, como os demais ajudantes, não tem acesso à base de distribuição da Copagaz. Somente os motoristas e os administradores das transportadoras têm acesso liberado ao grande pátio da empresa onde os caminhões são carregados, as notas emitidas e as planilhas com o destino de cada motorista são expedidas. Adriano conta que tem de acompanhar o carregamento, tem de contar os botijões, conferir as amarras e os demais detalhes que certificam a segurança do transporte. Depois, ele aguarda as notas fiscais e a planilha com a rota do dia. Isso pode demorar algumas horas e foi o que aconteceu na quarta-feira em que seu dia de trabalho foi acompanhado.

Cheguei às 7 horas em São José dos Campos. Combinei com o dono da transportadora um encontro no meio do caminho, porque conheço muito pouco a cidade. Ele se atrasou, teve um contratempo na saída de casa, em Taubaté. Mas, nada muito grave. Às 7h45 ele chegou e

seguimos para a base de distribuição da Copagaz. Sou orientada a deixar o carro numa rua sem saída que fica no meio do centro de distribuição e mais parece um estacionamento da base. Há marcas no chão indicando as vagas para parar os carros, o que sugere ser essa uma prática consolidada. Aguardo mais alguns instantes até que o motorista me seja apresentado. *Você não vai fazer pergunta difícil, né?* Eu trato logo de suavizar a situação, conto que quero apenas conhecer o trabalho dele e ninguém melhor do que ele mesmo para falar e mostrar o que faz todos os dias, de segunda a sábado. Adriano se mostra aliviado e avisa que seu caminhão já está quase pronto para sair. Calcula que sairemos em uma hora, no máximo. Mas, isso não acontece.

Mesmo tendo chegado à central de distribuição por volta das 7 horas da manhã, a liberação da carga de Adriano só foi acontecer às 9h45. Durante esse tempo, fico do lado de fora esperando. Dei uma volta, fui até a esquina em busca de um banheiro. Descubro logo cedo que a rotina de quem trabalha na rua é complicada até mesmo nas questões mais simples. Na saída do posto de gasolina, onde consegui usar o banheiro, sou abordada por uma pessoa do Sindicato dos Trabalhadores do Comércio de Minérios e Derivados de Petróleo de São José dos Campos, Vale do Paraíba e Região. Ele me entrega um informe impresso num papel amarelo, trata-se da divulgação de um torneio de futebol que será realizado num clube da região. Os trabalhadores são autorizados a levar dois acompanhantes e haverá uma confraternização.

Volto para o local onde devo esperar Adriano. Enquanto aguardo, observo a rotina dos trabalhadores que passam de um lado para outro. Os motoristas são muito caprichosos com os caminhões. Durante o intervalo de uma entrega e outra, dão aquele trato no cargueiro. Tem um que passa pretinho no contorno dos retrovisores, o outro que passa pano no painel e aquele que limpa o chão e o estofado do banco. Eles se esmeram na limpeza, apesar do pó vermelho levantado cada vez que um veículo passa na rua. Os caminhoneiros parecem nem sentir mais o cheiro forte de gás que paira no ar enquanto deixam tudo bem arrumadinho no truck (caminhão de dois eixos) ou no toco (caminhão de um eixo).

Enquanto isso, continuo esperando minha carona. Noto que a saída demora mais do que o previsto, mas quando Adriano finalmente aparece, ele afirma que o atraso pode ser compensado se tudo correr bem na viagem. Além de mim, o ajudante Zé sobe na boleia assim que o caminhão aponta na ruazinha de paralelepípedos. As apresentações, entre pesquisadora e ajudante, são feitas rapidamente e o Zé, muito prestativo e ‘pró ativo’, pega a papelada e começa a conferir os documentos. Ele pergunta por uma pasta azul e Adriano responde que ela deve estar ali em algum lugar, porém não encontram a tal pasta. *Mas, tem alguma coisa importante lá, Zé?* A pergunta é feita inocentemente, ele realmente não sabia o que tinha na tal pasta. *Sim, todos os documentos do caminhão, aqueles que usamos para mostrar os registros do transporte de carga perigosa, a autorização para trafegar nas rodovias, tá tudo lá.* Não

tinha alternativa, Adriano teve de fazer o retorno e buscar a tal pasta azul. Mais um motivo de atraso para um dia que já começava conturbado.

Com a pasta azul e todos os documentos a bordo, seguimos viagem para Suzano. Nossa rota contabiliza seis clientes entre Mogi das Cruzes e Suzano, mas antes mesmo de chegar à primeira cidade, o celular de Adriano toca, é um cliente de Mogi das Cruzes que se diz desesperado, precisando de mercadoria em suas duas lojas. O motorista além de conferir o carregamento do caminhão e de responsabilizar-se pelas notas fiscais semipreenchidas, também tem de vender o produto. *A carga não sai toda vendida, apenas uma parte já foi negociada com os clientes. Eu tenho de vender o resto, tenho de oferecer nos depósitos. Tem muito cliente legal que acaba arrematando o resto. Eu chego e digo pro cara, tenho ‘tantos’ botijões, se você comprar tudo, posso ir pra casa. Dai, ele compra.* O apelo não é totalmente desvinculado dos procedimentos comuns da empresa. Adriano conta que se não vender tudo, o pessoal da Copagaz ‘inventa’ um monte de clientes para ele visitar antes de retornar para a central de distribuição. Isso significa que o maior objetivo é voltar com a carga zerada.

Como o cliente que ligou não está na rota do dia, Adriano questiona se ele realmente não pode esperar, se ele não poderia aguardar até mais tarde. Mas, ele é enfático, precisa da mercadoria com urgência. O motorista, então, consulta seu ajudante, *o que você acha, Zé?* O Zé é chamado a dar palpites na rota, em situações como essa do cliente que pede pela mercadoria e em vários outros momentos. Ele não se esquiva e sempre opina sobre o melhor a fazer e, nesse caso, ele acha que vale a pena atender o pedido. Nova ligação e a venda é acertada. Adriano se compromete em levar a mercadoria o mais rápido possível e, para isso, altera totalmente o planejamento. Em vez de irmos para Suzano, seguimos para Mogi das Cruzes. No trajeto, mais um problema. A entrada da cidade estava interdita para recapeamento. Como não havia sinalização alguma antes do bloqueio, o motorista foi surpreendido e acabou tendo de fazer uma volta grande para conseguir acessar a cidade. Com mais esse atraso, o dia foi se arrastando.

A primeira entrega só acontece às 11h40. Ainda não é o cliente que pediu a mercadoria por telefone porque o percurso acabou nos levando para perto de outro cliente que, esse sim, estava na rota do dia. É um depósito pequeno numa região periférica da cidade. Quando chegamos, desço para acompanhar a descarga dos botijões cheios e o carregamento dos vazios. Descem 40 botijões cheios, sobem 40 vazios. O trabalho braçal é outra atividade exercida pelo motorista. Ele sobe no caminhão e vai entregando a mercadoria para o ajudante que empilha tudo no chão para facilitar a contagem. Depois, eles fazem o trabalho inverso. Percebo que, no final, os braços de ambos parecem não obedecer direito aos comandos, o cansaço fica evidente. Mas, os dois se dizem acostumados, *aguentamos o tranco.*

Essa rotina se repete em cada um dos clientes, descem ‘tantos’ botijões cheios, sobem ‘tantos’ vazios. Fazemos outra entrega às 12h40, esta na primeira loja do cliente desesperado;

a terceira foi às 13h25; a quarta às 14h15; a quinta às 15 horas; a sexta às 15h30; a sétima às 16h50. O último cliente da rota só é alcançado depois das 18 horas, mas ele não compra nada e Adriano fica aflito com a possibilidade de ser enviado para outro depósito àquela hora.

Em todas as entregas, eu desço para olhar o processo e conversar com as pessoas que trabalham nos depósitos. Em alguns, somos recepcionados pelos proprietários que já estão habituados aos encontros com meus companheiros do dia. Todos querem saber o que faço ali e contam suas histórias. Outra situação recorrente é a presença de cachorros. Em quase todos os lugares que fomos, havia cães, vira-latas bem sujinhos e muito carentes ou animais de guarda como rottweilers que, apesar do porte assustador, passeavam entre as pessoas com naturalidade.

O retorno à base só aconteceu às 19h15. Foram quase 10 horas de trabalho muito pesado. A única pausa do dia foi feita para o almoço. Adriano insistiu, desde que soubemos da mudança de rota, por causa do tal cliente desesperado, em comer num lugar que oferecia uma *feijoada muito boa*. Era quarta-feira e aquele era o prato do dia. Passamos no tal lugar, uma padaria-restaurant, para deixar três feijoadas encomendadas. Quando chegamos para comer, Adriano já foi avisando que tinha reservado o almoço. Ao me deparar com porção tão generosa – uma espetada no prato fazia a comida cair pelas laterais –, fiquei um tanto atônita. Não tinha jeito, o prato era padrão, todos vinham com mais ou menos a mesma quantidade de comida. Para acompanhar, Adriano pediu um refrigerante de 2 litros. Quando desisti de continuar comendo, parecia que nem havia começado. No prato feito ou ‘PF’, como dizem, vinha arroz, farofa, couve, vinagrete e muita feijoada com todas as partes do porco. Na minha porção, por exemplo, identifiquei uma orelha (surpresa extra).

Depois da comilança toda, Adriano, que limpou seu prato, se dizia refeito. O Zé, assim como eu, não conseguiu comer tudo. De volta ao batente, descubro um mundo de histórias e causos narrados por motorista e ajudante que aproveitam para opinar sobre a realidade de seu fazer. O ajudante destaca o que acredita ser o aspecto mais complicado do trabalho, a necessidade de receber e transportar dinheiro nas viagens. Como a carga não sai totalmente vendida e faturada, e uma das tarefas deles é vender a mercadoria, eles negociam com os clientes na hora e o pagamento é a vista, em dinheiro ou cheque. No caminhão, tem um cofre que fica do lado de fora numa caixinha acoplada à carroceria. Mesmo assim, o medo de assalto é constante e isso incomoda mais do que o peso dos botijões, o sol forte e a poeira.

Adriano conta que trabalhou algum tempo como agente de segurança em escolta armada, dessas que acompanham o transporte de mercadorias caras como eletrônicos, por exemplo. Nessas viagens, ficava bem evidente que a violência no trânsito enfrentada pelos caminhoneiros não diz respeito apenas ao descumprimento das leis de trânsito e aos acidentes, mas também a ação de criminosos. Por isso, ele prefere trabalhar assim em percursos curtos que permitem voltar para casa todos os dias, embora ele reconheça que para ganhar dinheiro

sendo caminhoneiro só mesmo enfrentando estrada. São os estradeiros, aqueles que ficam fora semanas e até meses, que ganham bem, mas, por outro lado, estes acabam sacrificando a vida familiar, o convívio com mulher e filhos para poder ganhar mais. Adriano revela que consegue tirar por mês em torno de R\$ 2 mil, entre salário, ajuda de custo para a comida (que eles economizam deixando de almoçar) e comissão de vendas. Realmente a remuneração é baixa, o trabalho é pesado, não tem horário fixo e o único dia de descanso é o domingo.

O ajudante conta que sempre quis ser caminhoneiro, estradeiro mesmo. Mas, a vida tomou outro rumo e depois de certa idade ele achou que não seria mais possível. Zé tem orgulho de seu filho carreteiro que hoje trabalha puxando combustível. Nessa conversa, descubro que um bom caminhoneiro é chamado de carreteiro. Adriano repete a todo momento que é profissional, que é carreteiro, mas acaba contando um episódio que coloca em dúvida sua performance ao volante. Ele derrubou o muro de um cliente ao manobrar o caminhão e está pagando aos poucos o prejuízo, apesar disso ele se julga um bom motorista, um carreteiro.

## 15.1 Um país sobre rodas

A primeira diferença marcante entre as duas etapas da pesquisa empírica se revela no tempo (nas horas) de trabalho em campo. Seria impossível viabilizar a observação-experiência com o mesmo número de personagens (três repórteres e três caminhoneiros), mantendo a mesma média de tempo em campo. A jornada padrão de trabalho dos jornalistas acompanhados na primeira etapa da pesquisa empírica é de seis horas diárias, enquanto o dia de trabalho dos motoristas de caminhão é, geralmente, mais longo, embora seja mais flexível – dependendo da rota, eles podem encerrar as atividades mais cedo ou mais tarde. Como optou-se por manter o mesmo número de personagens, a segunda etapa da pesquisa empírica resultou num tempo maior de contato com os profissionais acompanhados e entrevistados.

Foram 44 horas de imersão em campo, sendo 36 horas dedicadas à jornada de trabalho de três motoristas (dois empregados e um autônomo) e 8 horas preenchidas com duas entrevistas e uma visita guiada ao Terminal de Cargas Fernão Dias. O primeiro entrevistado – que também atuou como guia na visita ao terminal – foi identificado na narrativa que abre a segunda parte da tese por um nome fictício, Guilherme. Sua experiência reaparece ao longo dos próximos tópicos. O segundo entrevistado ocupa uma posição intermediária entre aqueles que são funcionários e autônomos, ele é agregado em uma transportadora, trabalha com o caminhão da empresa e recebe por viagem feita. As diferenças na relação trabalhista entre motoristas e empresas, seja transportadora ou não, são essenciais para compreender as variações socioeconômicas entre os indivíduos que fazem parte desse grupo profissional. Mas, antes de entrar nos detalhes que revelam as peculiaridades da realidade dos motoristas de caminhão, é preciso conhecer alguns detalhes sobre a participação desse grupo nas relações produtivas, econômicas e sociais do país, isto é, o papel desses trabalhadores no cenário contemporâneo nacional.

No Brasil, a matriz rodoviária representa 61% do total do transporte de cargas, de acordo com a pesquisa “Gargalos e demandas da infraestrutura rodoviária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras rodoviárias”<sup>77</sup>, realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em 2011. Quando subtraídos dessa conta os dados referentes ao minério, cujo transporte é feito quase em sua totalidade por meio de ferrovias, a matriz rodoviária alcança a marca dos 70%.

---

<sup>77</sup> Disponível em

<http://www.vias-seguras.com/content/download/1739/9455/file/Ipea%20Com%2052%20rodovias.pdf>, último acesso em 28 de julho de 2014.

Esses dados indicam a forte dependência que o país tem dessa forma de transporte, o que, de acordo com a mesma pesquisa, tem relação com os investimentos em infraestrutura feitos a partir de 1960 quando as estradas federais pavimentadas totalizavam 8.675 km. Em 1980, depois de duas décadas de obras subsidiadas pelo Plano Rodoviário Nacional, já eram 47.487 km de rodovias com pavimento. Por meio desse plano, a União criou tributos cuja arrecadação tinha como destino a expansão da infraestrutura rodoviária brasileira; imposto sobre combustíveis e lubrificantes, imposto sobre propriedade de automóveis, entre outros. Em 1988, a nova Constituição impediu a vinculação da receita de impostos a despesas determinadas, impossibilitando a manutenção da fórmula. Mesmo assim, a União continuou a expansão do sistema e, em 2001, as rodovias pavimentadas no Brasil totalizavam 56.097 km, segundo dados do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

Para se ter uma noção da representatividade da matriz rodoviária na economia do Brasil, o estudo do IPEA apresenta dados de outras nações industrializadas e geograficamente semelhantes às dimensões continentais brasileiras como China (8%), Estados Unidos (26%) e Austrália (24%) onde o transporte de cargas por meio de rodovias representa parcelas bem inferiores do total de mercadorias e insumos transportados. Com base nesses dados e na observação de campo realizada nesta pesquisa, é possível atestar que a antiga noção de que a economia nacional é transportada por caminhão faz sentido. No Brasil, praticamente todo o abastecimento de matéria-prima e o escoamento da produção agrícola e industrial depende do transporte rodoviário. Para a realização desse processo, até 19 de novembro de 2012, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) registrava 1.800.938 caminhões em todo o país. Desse total, 53% dos veículos pertencem a empresas transportadoras, 46% são de propriedade de profissionais autônomos e 1% são veículos de cooperativas. A participação desse meio de transporte no processo produtivo é tamanha que, em vários casos, o caminhão acaba funcionando como um peça chave da própria produção.

Em entrevista realizada em 16 de novembro de 2012 com o motorista de caminhão Dario dos Santos, 63 anos de vida e 41 anos de profissão, um exemplo dessa participação do caminhão no processo produtivo fica evidenciado. O motorista trabalha para uma empresa em Itajaí, Santa Catarina, que produz papel higiênico. Ele vem a São Paulo de duas a três vezes por semana para buscar matéria-prima. Santos leva para o sul do país certos tipos de papel usados nessa fabricação e traz para algumas indústrias de São Paulo bobinas de papel já processado que serão, então, transformadas em rolos de papel higiênico e papel toalha para venda no varejo. Isso significa que ele leva de São Paulo a matéria-prima que abastece a indústria catarinense e traz de Itajaí um produto industrializado, mas não totalmente pronto

para a comercialização. Dessa forma, ele fica inserido no processo produtivo desse setor industrial de maneira a fazer conexões entre as várias etapas da produção.

Seja como forma de escoar a produção finalizada ou como meio de abastecimento da indústria em suas várias etapas produtivas, o caminhão é parte integrante e importante da economia brasileira. Isso se deve, além dos fatores já mencionados, também ao custo das demais matrizes de transporte. No mesmo estudo do IPEA, essa questão é levantada até para demonstrar que a opção pelo caminhão se deve ao custo alto do transporte sobre trilhos, por exemplo, em casos de quantidades menores de mercadorias e insumos. Além disso, o abastecimento de regiões urbanizadas dependerá, mesmo que na etapa final, de uma forma mais flexível de transporte como a matriz rodoviária. Também por essas questões, o cenário nacional é marcado pelo predomínio do investimento no modal rodoviário em detrimento ao ferroviário, que representa apenas 25% do transporte de cargas, e do aquaviário, cuja representatividade é de 14%.

Por um lado, a predominância do modal rodoviário é facilmente observada e atestada, por outro, os próprios investimentos da União, que prioriza a construção de novas rodovias, são precários no que concerne à manutenção das estradas. O maior problema apontado pelo estudo do IPEA diz respeito às dificuldades em manter estradas que, em sua quase totalidade, são pavimentadas com asfalto. O pavimento asfáltico tem durabilidade relativamente curta em comparação ao concreto, mas o custo de construção de uma rodovia asfaltada é bem inferior a uma cuja pavimentação é de concreto. No intuito de lidar com a crescente falta de estrutura para manter o volume cada vez maior de rodovias pavimentadas, o Governo criou mecanismos de terceirização com o objetivo de garantir a manutenção do sistema.

O modelo mais comum é a concessão de rodovias para iniciativa privada. A rodovia Presidente Dutra, por exemplo, passou a ser administrada por um consórcio que tem entre seus deveres manter as condições de trânsito da via, o que inclui todo tipo de obra estrutural, e a segurança dos usuários, garantindo socorro em casos de acidentes (ambulâncias e guinchos). Em contrapartida, o consórcio pode explorar a cobrança dos usuários da rodovia por meio das taxas de pedágio. Esse é, de acordo com o IPEA, o modelo mais utilizado no Brasil e pode ser verificado em boa parte das rodovias federais nos trechos dentro do Estado de São Paulo. A concessão é realizada a partir de um desmembramento das rodovias federais, cujos respectivos pedaços passam a ser administrados, primeiro, pelos governos estaduais e depois são repassados para os consórcios. Esse é o caso da Via Dutra, primeira rodovia privatizada no Brasil.

O pedágio, segundo o motorista Dario dos Santos, não é ruim porque, *na estrada pedagiada você tem assistência*. Para quem está acostumado com a vida nas rodovias brasileiras, esta é uma preocupação constante nas viagens. Nas rodovias administradas pelo Governo, a manutenção é precária e a falta de segurança impera. Os buracos causados pela deterioração do asfalto, os desníveis de pista decorrentes de manutenção mal feita, a falta de iluminação, a ausência de policiamento, entre outros problemas impactam o preço dos fretes cobrados para esses trechos.

Sabe-se que as más condições do pavimento das vias interferem significativamente no preço dos fretes, pois isso não apenas amplia o tempo de transporte, mas também eleva o gasto de combustível e acelera o desgaste dos veículos. De acordo com a Pesquisa Rodoviária 2009 (CNT, 2009), o custo do transporte de carga por rodovias, no Brasil, é, em média, 28% mais caro do que seria se as estradas apresentassem condições ideais de pavimento (Apud IPEA, 2011:28).

Em visita ao Terminal de Cargas Fernão Dias, em São Paulo, em 16 de agosto de 2012, foi possível conhecer um vídeo amador muito apreciado pelos profissionais que transitam pelo local. Trata-se de um produto audiovisual produzido em 2006 sobre as condições da Transamazônica, por onde passa parte do abastecimento de grandes obras do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), criado pelo Governo Lula e ampliado pelo Governo Dilma. As imagens com edição rudimentar mostram o atoleiro da estrada, onde carretas potentes e pesadas precisam de ajuda de tratores para avançar alguns metros, numa difícil jornada que poderia ser evitada. Existem trechos cobertos pelo transporte de balsa, mas muitos motoristas preferem enfrentar a estrada ruim para economizar os R\$ 6.500 da passagem pelos rios amazônicos.

A contradição entre a importância que o setor de transporte rodoviário de cargas tem para o Brasil e as condições de trabalho dos profissionais responsáveis por este serviço foi evidenciada nesta etapa da pesquisa de campo realizada entre os dias 28 de junho de 2012 e 16 de novembro de 2012. Como já mencionado, foram realizadas duas entrevistas em profundidade, uma visita ao maior terminal de cargas da América Latina, o Terminal Fernão Dias, e foram acompanhados durante sua jornada de trabalho três motoristas de caminhão.

Nas narrativas desta parte da tese, procurou-se demonstrar as condições de trabalho dos motoristas de caminhão, suas relações em sociedade no espaço do trânsito (nas estradas e, principalmente, no espaço urbano) e a maneira como são tratados – ou estigmatizados – pelos demais indivíduos, em decorrência dos vínculos que possuem com essa profissão. Os temas mais recorrentes observados ao longo do trabalho de campo serão apresentados em tópicos

pautados tanto pela fala dos profissionais entrevistados e acompanhados como pelo que foi observado e vivenciado na imersão em campo.

## 16. O motorista não é o caminhão

Como e por que os estigmas são criados? Os motoristas de caminhão são realmente observados, no espaço urbano, a partir de uma visão estigmatizada e estigmatizante? De que maneira essa visão interfere nas relações entre os indivíduos que fazem parte desse grupo profissional e os demais atores do trânsito?

Para dar conta de todas as dúvidas representadas por essas perguntas, seria necessário desenvolver uma pesquisa específica; o que seria impraticável nesta tese. Mas é impossível evitar a interferência de parte dessas questões nesta etapa do trabalho de campo uma vez que os estigmas concernentes ao grupo profissional representado pelo personagem principal da narrativa que abre a tese interferem no objetivo central da pesquisa. Qual a relevância da solidariedade possivelmente gerada pela dialogia da narrativa do jornalista se não a superação de uma visão fortemente estigmatizada que expõe como antagonico o personagem central da história? Por isso, é preciso compreender como o processo de estigmatização pela faceta profissional da identidade social se desenvolve e, claro, como isso acontece especificamente com os motoristas de caminhão.

Nos tópicos 4, 4.1 e 4.2, revisitou-se a teoria do sociólogo francês Émile Durkheim. Entre os aspectos do pensamento durkheimiano abordados, destaca-se a importância dos vínculos profissionais na determinação da identidade social. Segundo Durkheim, uma das principais características do capitalismo é a centralidade do mundo do trabalho nas relações sociais; o que extrapola a esfera econômica da sociedade capitalista e, portanto, é observada em situações variadas.

É preciso lembrar que o autor está inserido num período histórico em que verifica-se um franco desenvolvimento desse modelo social que culminará, na contemporaneidade, na chamada globalização. Para não ampliar demais o debate, propõe-se manter a atenção no aspecto social ou naquilo que diz respeito às interações entre indivíduos e grupos. A partir da lógica durkheimiana, pode-se inferir que no capitalismo – em comparação com outros sistemas sociais – a marca identitária de maior destaque é aquela produzida pelos vínculos profissionais. Isso não significa, de forma alguma, diminuir ou minimizar a importância dos aspectos culturais, religiosos, étnicos ou mesmo nacionais (e regionais). Na verdade, o autor atenta para a ampliação da interferência dos vínculos profissionais nas relações interpessoais nesta organização social. A ideia de conhecer um indivíduo, de percebê-lo, de identificá-lo passa impreterivelmente pela noção de que ele ocupa um espaço nessa sociedade, ele faz

alguma coisa e esse fazer alguma coisa está associado ao desenvolvimento de uma atividade profissional – embora haja exceções, na maior parte dos casos é assim.

Esse *fazer algo* é indicativo de quem é a pessoa. É assim em interações observadas em situações intimistas ou mais formais, independentemente do âmbito geográfico (se municipal, estadual, nacional ou continental). Quanto maior o grau de divisão do trabalho observado, dirá Durkheim, maior será a importância dos vínculos profissionais nas relações em sociedade. Tanto pelo fato de que os indivíduos, como dito anteriormente, são diferenciados e identificados pelos grupos aos quais estão vinculados, como também porque esse *fazer parte de um determinado coletivo* tem implicações diretas na visão de mundo e nos comportamentos adotados por essas pessoas.

(...) é impossível que homens vivam juntos, estejam regularmente em contato, sem adquirirem o sentimento do todo que formam por sua união, sem que **se apeguem a esse todo, se preocupem com seus interesses e o levem em conta em sua conduta** (grifo nosso). Ora, esse apego a algo que supera o indivíduo, essa subordinação dos interesses particulares ao interesse geral, é a própria fonte de toda atividade moral (DURKHEIM, 2004a:XXI).

A citação já foi feita no início do tópico 4.2, mas é retomada aqui para reforçar o espaço que o mundo do trabalho ganha, dentro dessa perspectiva, na formação da identidade social de grupos e indivíduos na sociedade capitalista. Esses vínculos vão claramente, de acordo com essa visão, interferir – e até orientar – nos comportamentos individuais. É como se o indivíduo se impregnasse – nesse contato com seu *fazer* e, conseqüentemente, com os demais partícipes de seu grupo – de uma determinada visão de mundo, de uma perspectiva que orienta seus interesses e até mesmo de uma série de objetivos que organiza sua participação na vida em sociedade. É justamente pela percepção desse processo que surgem, numa espécie de efeito colateral, os estigmas. Tanto para enaltecer as qualidades como para criticar as deficiências ou dificuldades, a imagem (consolidada) de um determinado grupo profissional irá pautar as relações entre as pessoas de forma geral e os indivíduos a ele vinculados. Assim são desenvolvidos e alimentados os estereótipos e os estigmas.

Os indivíduos partícipes do grupo profissional representado pelo personagem principal da narrativa que abre a tese, e é o foco desta etapa da pesquisa de campo, são facilmente identificados no espaço do trânsito. **O tipo de veículo que dirigem não deixa dúvidas quanto à ocupação profissional dessas pessoas, portanto a interferência dessa característica identitária nas interações observadas nesse espaço urbano fica evidenciada.** Mas, para compreender como isso é absorvido ou percebido pelos próprios

motoristas de caminhão, é necessário conhecer um pouco mais de perto sua experiência cotidiana de trabalho.

Como o cenário escolhido para esta pesquisa empírica é a região metropolitana de São Paulo, os problemas do tráfego pelas vias e avenidas que compõem este espaço urbano poderiam parecer, num primeiro momento, a fonte das maiores dificuldades daqueles que precisam se deslocar pela região. Principalmente, aqueles cujo trabalho de alguma maneira impõe numerosos deslocamentos por esse espaço urbano. Mas, já nos momentos iniciais do primeiro dia de observação em campo outros detalhes que fazem parte do cotidiano dos profissionais deste segmento aparecem como causas de problemas tão ou mais graves do que a convivência no trânsito das cidades.

O trabalho dos motoristas de caminhão não se resume, em nenhum dos casos observados, a dirigir os veículos de carga. Eles são responsáveis por checar carregamento e descarga, observar se a nota fiscal das mercadorias transportadas está correta ou não, devem organizar pagamento de pedágio, observar horário de entregas e coletas, devem receber por produtos adquiridos por clientes, em alguns casos, entre várias outras atribuições. O motorista, muitas vezes, tem de carregar e descarregar a mercadoria nas entregas e coletas que faz, mesmo que disponha de ajudante. Assim, o trabalho desse profissional é proporcionalmente mais ou menos cansativo de acordo com o tipo de carga que transporta e a maneira como essa mercadoria tem de ser retirada e entregue em seu destino final.

Justamente por essas atribuições, invisíveis para quem não conhece os procedimentos de logística, o trabalho dos motoristas vincula-se ao de outros profissionais. Para poder sair do local onde a carga é distribuída, seja ela qual for, o motorista terá de esperar pela liberação da mercadoria. Nesse aspecto, mesmo que o caminhoneiro seja autônomo, dono do caminhão ou até mesmo proprietário da empresa de transporte, não há diferenças nos procedimentos. Adriano Savino que atuava como funcionário de uma transportadora na distribuição de gás no dia em que sua jornada de trabalho foi acompanhada chegou à central da Copagaz, em São José dos Campos (SP), às 7 horas, mas saiu para começar as entregas apenas às 9h45. Foram quase três horas de espera pela liberação de sua carga. Antônio Alves Lima, segundo profissional acompanhado nesta etapa da pesquisa, atua como funcionário de uma empresa especializada em transporte de máquinas pesadas como tratores, escavadeiras, entre outros. No dia em que foi acompanhado, ele programou sua passagem pela Marginal do rio Tietê no intervalo da restrição aos caminhões, saindo de Guarulhos pouco antes das 9 horas. Ele chegou em Sorocaba às 11 horas para retirar um equipamento que seria levado até Arujá. Mesmo assim, a localização da nota fiscal referente à mercadoria que seria transportada

demorou e ao meio-dia a empresa fechou para o almoço. Somente por volta de 13h20 sua entrada na empresa foi autorizada e o equipamento liberado.

No dia em que Dario dos Santos foi entrevistado, ele estava aguardando o carregamento de sua carreta para voltar à Itajaí (SC). Ele, que é prestador de serviços e recebe por viagem feita (o caminhão que dirige pertence à empresa), chegou em São Paulo antes das 7 horas, descarregou a mercadoria que trouxe de Santa Catarina e seguiu para o fornecedor de insumos. Mas uma fila de carretas já havia se formado antes que o paranaense alcançasse seu destino. Em sua frente, quatro outros carreteiros aguardavam o carregamento para seguir viagem. Mesmo com a destreza do pessoal da Dutrapel, empresa situada às margens da Rodovia Presidente Dutra, próximo ao centro de Guarulhos, o volume de material a ser colocado em cada carreta era grande e o procedimento demorado. Dario imaginava que só sairia dali por volta das 17 horas, embora tivesse chegado às 11 horas. Após uma jornada de trabalho, quando oito entregas e seis coletas foram feitas, Flávio Alves Tavares, 28 anos, – ele é agregado na empresa de transporte, trabalha com seu próprio caminhão e seu vínculo é de prestador de serviços – teve de esperar cerca de 40 minutos para o conferente checar se o material estava certo para que motorista e ajudante pudessem finalmente terminar o dia.

Os exemplos citados representam uma dificuldade extra que os motoristas de caminhão enfrentam em seu cotidiano. Os profissionais que liberam ou recebem as cargas transportadas, em geral, não se preocupam com o tempo de espera imposto aos motoristas que dependem desse procedimento para seguir viagem. Não permitir a entrada do caminhoneiro na empresa ou prendê-lo por horas em um local pouco seguro, sem água, comida ou acesso a banheiros é muito comum. No dia em que Antônio Alves Lima foi acompanhado, esse problema ficou evidenciado de forma exacerbada. O motorista chegou em seu local de trabalho às 7 horas, mas teve de aguardar uma hora e meia para sair da empresa porque sua rota do dia incluía a Marginal do rio Tietê, onde os caminhões estão proibidos de circular entre 7 horas e 9 horas<sup>78</sup>, desde março de 2012. Ao chegar no endereço de retirada do equipamento a ser transportado, ele não foi autorizado a entrar na empresa até que o departamento responsável encontrasse a documentação da mercadoria. Isso demorou mais de duas horas e avançou pelo horário do almoço. A empresa possui refeitório e o cheiro de comida podia ser sentido de onde estava o motorista, mas nem um copo d'água lhe foi oferecido.

---

<sup>78</sup> Além desse horário de restrição durante as manhãs, existe o período da tarde que inicia-se às 17 horas e vai até às 22 horas, de segunda-feira à sexta-feira, e compreende toda a extensão da Marginal do rio Tietê e algumas avenidas adjacentes. Essa regra é municipal e foi criada pela gestão de Gilberto Kassab.

Esse tipo de situação parece bastante recorrente e indica uma postura de falta de solidariedade e até de desrespeito em relação aos profissionais desta categoria. Dario dos Santos conta um episódio em que estava acompanhado de sua ex-esposa e de um de seus filhos que, na época, tinha poucos meses de vida. Ele iria carregar sua carreta numa empresa às margens da rodovia Castelo Branco, em São Paulo, junto com outros três carreteiros. Um dos companheiros levava consigo a esposa e a filha de seis anos e o terceiro seguia acompanhado da mulher. Ao chegarem na empresa, foram informados que os acompanhantes não poderiam entrar e deveriam aguardar do lado de fora, embora passasse das 23 horas e fizesse frio naquela noite. Segundo Dario, esse tipo de constrangimento por parte das empresas é muito comum em qualquer lugar do país. Para ele, isso acontece porque as pessoas não valorizam o caminhoneiro, apesar de ser ele o responsável por trazer comida, roupa e todo tipo de mercadoria disponível para consumo nas cidades. **Talvez por isso, também, o caminhoneiro seja visto como um agente externo, um outsider, afinal ele é alguém que traz mercadorias e insumos de longe e, nesse sentido, sua imagem está vinculada a um processo de intermediação que o coloca numa relação de distanciamento, de não-pertencimento.**

A falta de respeito com esses profissionais também marcou o dia em que Flávio Alves Tavares foi acompanhado. Além da burocracia de alguns locais de entrega e coleta, ele teve de enfrentar a total falta de educação de um senhor que interrompeu seu almoço como se aquele momento ou aquele profissional não fossem dignos de sua consideração. Um pouco antes das 13 horas, motorista e ajudante pararam em uma rua sem saída, próximos à entrada de um cliente, para almoçar. Na empresa, eles fariam uma coleta, mas isso só aconteceria depois de uma hora da tarde quando o horário do almoço acaba. Na mesma rua, existem várias outras empresas e todas as entradas e saídas ficam de um mesmo lado da calçada e no lado oposto existe um grande terreno murado. A HR de Flávio estava estacionada ao lado desse muro, enquanto motorista e ajudante faziam sua refeição na parte de traz do pequeno caminhão, considerado um Veículo Urbano de Cargas (VUC). Eles teriam cerca de 20 minutos para almoçar o marmitex recém-adquirido em um restaurante próximo àquele lugar. Mas, pouco depois de começar a comer, um senhor bem vestido e de crachá a mostra interrompeu ambos pedindo de forma autoritária e ríspida para que o veículo fosse retirado dali. Segundo ele, uma carreta teria de manobrar na rua para entrar em sua empresa. Visivelmente constrangido com a abordagem, diante de alguém de fora (a pesquisadora), ele retirou seu caminhão e comentou a falta de educação do senhor. Por alguns minutos, a situação deixou o motorista bonachão com um semblante alterado.

Flávio é novo nesse ramo, tem apenas um ano de experiência. Mas, ele planejou com muito cuidado sua entrada no setor e a compra do caminhão que ainda está pagando. Tudo isso porque ele gosta do que faz, gosta de estar em lugares diferentes, vendo e conhecendo pessoas novas a cada dia. Nem mesmo a descoberta de duas hérnias de disco na coluna o desmotivou de seguir carreira como motorista. Mas, o preconceito explícito na abordagem daquele senhor pareceu transformar a posição orgulhosa do jovem motorista em algo passível de humilhação, como se sua profissão não fosse merecedora de respeito. A sutileza da situação e dos comportamentos das pessoas envolvidas no episódio não impediram, de forma alguma, a observação quase concreta das bases culturais (ou sociais) que orientaram a interação. De certa forma, aquele senhor personificou os departamentos que atrasam a liberação das cargas ou o recebimento das mercadorias e o desrespeito com o qual os motoristas são tratados. Flávio, por sua vez, acabou deixando transparecer em seu semblante a vergonha, a raiva e o sentimento de impotência diante de uma postura que parece querer diminuí-lo e menosprezá-lo pelos vínculos óbvios com sua classe profissional.

Em trânsito, esse desrespeito direcionado aos motoristas de caminhão coloca em evidência uma confusão entre caminhoneiro e caminhão. As pessoas parecem tratar o profissional que dirige o veículo como se ele fosse uma extensão da máquina que atrapalha o trânsito, que ocupa espaço, que suja os lugares por onde passam. Guilherme, nome fictício criado para identificar um dos entrevistados nesta pesquisa, atuou mais de 12 anos como carreteiro autônomo fazendo, principalmente, rotas entre São Paulo e Ceará. Ele afirma que, nos pontos de parada, é comum faxineiras serem ríspidas com os motoristas quando estes procuram um lugar para encostar e tomar um banho, fazer uma refeição ou mesmo descansar. Segundo ele, às vezes, a pessoa acabou de limpar alguma coisa e já vem xingando quando vê a carreta se aproximando, isso quando não tentam impedir que eles usem o banheiro.

Seja nas estradas, nos postos de parada, nas empresas que dependem do transporte rodoviário ou no espaço urbano, esses profissionais parecem ser estigmatizados como sujos, trapalhões e indignos de respeito. Nessas abordagens, observadas durante a pesquisa e rememoradas pelos profissionais entrevistados, motorista e caminhão tornam-se uma mesma *coisa* e são tratados como indesejados. O motorista, neste caso, parece ser associado imediatamente a seu grupo profissional e passa a ser observado com desdém e descrédito mesmo que ele tenha um poder aquisitivo superior ao das pessoas que o tratam desta forma. No caso relembado por Guilherme, fica evidente essa questão, afinal o carreteiro autônomo costumava lucrar em uma viagem de sete dias cerca de R\$ 15 mil (já descontados os custos). A faxineira do posto de gasolina que o maltratou ganhava, provavelmente, um salário

mínimo. Dessa forma, parece que as interações estabelecidas nesse âmbito não são necessariamente pautadas por questões econômicas, mas sim baseadas na imagem consolidada e estereotipada do grupo profissional.

## 17. O trânsito a partir da boleia

Ao utilizar outro tipo de veículo que não o habitual, uma pessoa acostumada ao trânsito da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) pode ter sua perspectiva alterada? Será que a experiência de motociclistas, motoristas de carros de passeio, motoristas profissionais, caminhoneiros e pedestres é assim tão diferente? Se essas diferenças são tão marcantes, como um jornalista (mediador social) pode apreender cada uma dessas perspectivas para narrar o cotidiano urbano dialogicamente?

Na terceira parte da tese, as principais características do trabalho de campo da equipe de repórteres da Rádio SulAmérica Trânsito (RST) foram expostas o que evidenciou a importância desse contato direto com a realidade sobre a qual se fala. Sem essa imersão no espaço urbano é praticamente impossível perceber as singularidades da perspectiva de cada um dos personagens do trânsito. Mesmo observando de perto, ainda assim, há dificuldades para alcançar a polissemia dessa experiência contemporânea. Por isso, os esforços para compreender a visão de cada grupo e o exercício de troca de perspectiva para testar as várias possibilidades de experimentar a mesma realidade se tornam procedimentos indispensáveis nessa mediação.

Ao recuperar a experiência vivenciada na segunda etapa da pesquisa de campo, percebe-se de forma mais clara os meandros desse exercício em que busca-se compreender ou alcançar a perspectiva do outro – aqui, pesquisa científica e reportagem jornalística se aproximam como atividades cujas metodologias de trabalho permitem observar e narrar a polissemia das situações sociais. Assim, começa-se a vislumbrar a representatividade da narrativa de Ronaldo Rodrigues como um momento em que o jornalismo se torna espaço de encontro das diversidades. Apesar das dificuldades em lidar com um universo aparentemente próximo, porém tão diferente, é possível alcançar a perspectiva dos motoristas de caminhão e, dessa forma, compreender as singularidades da experiência desses indivíduos num espaço urbano tão familiar.

O primeiro aspecto a ser observado diz respeito às diferenças entre os veículos; o que é pertinente para entrar em contato com a polissemia do trânsito urbano. Pode soar como uma obviedade, mas dirigir um caminhão (seja do porte que for) é muito diferente de guiar um carro de passeio e isso tem implicações nas ações, comandos e manobras praticadas pelos motoristas desses veículos; o que nem todos os atores do trânsito parecem compreender. Um

caminhão carregado, por exemplo, pode ficar vagaroso e, apesar da potência do motor, ter dificuldade para subir uma simples ladeira.

Antônio Alves Lima tem 15 anos de experiência como motorista de caminhão. Já transportou ou, como ele mesmo gosta de dizer, já *puxou* vários tipos de carga. Atualmente, ele trabalha como funcionário da Jarropaco, empresa de transporte de máquinas pesadas, localizada no Jardim Aracília, na divisa entre Guarulhos e Arujá. Para ele, esse tipo de carga é muito mais fácil de ser transportada porque não demora para carregar e conferir a mercadoria. Por outro lado, os riscos no trânsito são grandes, pois o equipamento pode se mover, pode cair e até fazer o caminhão tombar. Mesmo tomando todos os cuidados na hora de encarretar a máquina na carroceria do caminhão, Antônio fica apreensivo com ruas íngremes e curvas acentuadas. A máquina é atada à carroceira do caminhão por meio de correntes chumbadas, mas sempre existe a possibilidade de algo se romper e o equipamento se mover. Por conta disso, Antônio se mostra um motorista extremamente cauteloso.

Como nem todos respeitam essas dificuldades, até por falta de conhecimento, a cautela de Antônio foi insuficiente para evitar uma situação de grande risco. Ele conta que estava transportando um equipamento pesado e passava por ruas estreitas de bairro. Havia uma ladeira íngreme para ser vencida, por isso ele teve de ‘embalar’ o caminhão para subir de uma vez só. Mas, próximo ao topo da ladeira, havia uma esquina por onde apontou um carro quando Antônio estava no meio da subida. O caminhoneiro sinalizou para o motorista esperar que ele alcançasse o topo da rua, mas não adiantou. O carro entrou em sua frente e o obrigou a reduzir a velocidade. O caminhão perdeu potência e não conseguiu terminar a subida. Antônio teve de descer a ladeira de ré numa manobra ainda mais perigosa, por conta da carga. Na segunda tentativa, tudo deu certo, mas a possibilidade de um acidente rondou a cena e, certamente, a cabeça do motorista.

Observar esse tipo de dificuldade – típica do veículo que se usa e da carga que se transporta –, cuidar para que os veículos menores fiquem no campo de visão e respeitar as regras de restrição aos caminhões que imperam na capital paulista são atribuições de todo caminhoneiro. Essas questões elevam o nível de estresse no trabalho desses profissionais e acabam marcando sua participação no espaço do trânsito urbano. Guilherme relembra inúmeras situações de conflito entre ele e os demais usuários do trânsito paulistano. Como ele sempre morou na capital paulista, ao voltar de suas viagens pelos rincões brasileiros, ele tinha de encarar o trânsito de São Paulo com sua carreta. Guilherme conta que os motoristas de ônibus urbano são muito descuidados e ‘folgados’. Em geral, os grandes veículos ficam sempre à direita das vias, onde também estão localizados os pontos de parada de ônibus, em

boa parte das ruas de São Paulo. *Quando eles saem do ponto, dão seta e entram sem olhar se dá pra entrar. Então, eu acelerava, passava o cavalo jogando pro outro lado e deixava a carreta pra bater na lateral do ônibus. Arranquei uma meia dúzia de retrovisores assim.*

Para minimizar a postura de enfrentamento descrita na ação costumeira que teria ficado no passado por causa do afastamento do trabalho – conforme apresentado no texto de abertura da parte 2 desta tese –, Guilherme diz que até poderia evitar o choque com os ônibus, mas isso também seria perigoso. De acordo com o motorista, não se pode frear uma carreta com a mesma facilidade observada, por exemplo, no caso de um carro de passeio. Além disso, o espaço ocupado por esses veículos numa pista é muito superior ao de um carro, sendo assim, qualquer desvio faz com que o caminhão invada outras faixas de rolagem. Por isso, não é tão fácil evitar uma ‘tombada’ sem causar um acidente.

Além das diferenças evidentes para desviar de um obstáculo, subir uma ladeira, existe a questão da velocidade e da agilidade desses veículos de carga. Um caminhão não pode ser manobrado agilmente como uma motocicleta por conta do tamanho; a aceleração e o arranque de um veículo de cargas não são comparáveis ao desempenho de um carro de passeio. Adriano Savino, no dia em que sua jornada de trabalho foi acompanhada, dirigia um caminhão trucado, equipado com uma espécie de gaiola onde os botijões de gás ficam acomodados. Para acessar uma avenida, já no horário de pico da tarde, precisou esperar que outro caminhoneiro passasse e o deixasse entrar. *Se não fosse um motorista que nem eu, ficaria aqui muito tempo até conseguir entrar. Demos sorte, né Zé?*

Acessar entradas e saídas de vias importantes fica ainda mais difícil quando se está a bordo de um grande veículo. Na Marginal do rio Tietê, por exemplo, a entrada da Rodovia Presidente Dutra, pela pista expressa, fica à esquerda, mas os caminhões têm de circular pela direita e, se não o fizerem, podem ser multados. Assim, só podem se deslocar para a esquerda quando estão próximos à entrada. É necessário ter cuidado para mudar de faixa e observar se os carros vão mesmo reduzir a velocidade permitindo a passagem dos veículos de carga. Antônio Alves Lima sempre usa essa entrada para a Via Dutra e diz que é preciso prestar muita atenção, *mas se você for esperar os carros abrirem passagem, não consegue entrar. Tem de jogar o caminhão pra cima e ir entrando.* Esse ‘jogar o caminhão’ é percebido como afronta, desrespeito e falta de competência pelos demais usuários do trânsito. Não é difícil observar esse tipo de situação, mas como ter uma posição totalmente a favor ou completamente contra os caminhoneiros depois de observar a cena a partir da perspectiva deles? Se esperam pelo espaço, os carros menores não dão. Se forçam a passagem, podem provocar acidentes. Como resolver?

Esse tipo de impasse tem certamente relação com o padrão de comportamento adotado pelos vários atores do trânsito. Dar passagem, ser gentil, sinalizar corretamente são algumas ações desejadas por todos, mas pouco praticadas pela maioria. Independentemente do tipo de veículo utilizado, os indivíduos se comportam de forma agressiva como demonstrado por Roberto DaMatta (2010) em seu estudo sobre o trânsito. Segundo o autor, o caminhão é visto de duas formas distintas que variam de acordo com o lugar, se vias urbanas ou estradas. Nas avenidas e ruas das cidades, eles são considerados como trapalhões e causadores de problemas. Já nas rodovias, eles são observados com cautela, num misto de respeito e medo por serem, nesse ambiente, classificados como ‘reis’. Essa dinâmica interfere, certamente, na postura adotada por Guilherme, um estradeiro de longa data que não aceita ser tratado como inferior na cidade. Por outro lado, aqueles que atuam quase exclusivamente no espaço urbano se irritam com as dificuldades recorrentes e acabam agindo de forma ríspida e até violenta em algumas situações. É difícil sair desse círculo vicioso. Mas, é possível que a informação se torne um instrumento apaziguador. Ao conhecer a perspectiva do caminhoneiro, talvez, outros motoristas se tornem mais condescendentes, mais gentis. É nisso, também, que a equipe da RST aposta.

Nem tudo é diversidade de perspectiva quando o assunto é o trânsito urbano. As Marginais dos rios Tietê e Pinheiros foram lembradas por Flávio Alves Tavares como a pior das ‘torturas’. *As marginais matam a gente*. As duas vias são apontadas pelos repórteres da RST como as mais perigosas e as mais importantes. Tudo que acontece nessas duas vias expressas interfere no trânsito da capital e de várias outras cidades da RMSP. Assim, esse é certamente um endereço que muitos, caminhoneiros ou não, gostariam de evitar.

A jornada de trabalho diária de Flávio é relativamente árdua porque comporta um número grande de entregas e coletas. Mas, segundo ele, as rotas que incluem as marginas (Tietê e Pinheiros) são piores por conta da dificuldade em chegar e sair. *O problema não é se deslocar na região de Pinheiros, Barueri ou ABC, o problema é que para chegar até lá tem de enfrentar o trânsito das marginais e depois de finalizar a rota, o retorno também é por lá.*<sup>79</sup> No caso dele não há impedimento de circulação, exceto o rodízio municipal por placas. Os VUCs foram liberados das restrições aos caminhões em toda a cidade de São Paulo.

Além das dificuldades das marginais e da falta de gentileza entre os atores do trânsito, os caminhoneiros enfrentam alguns percalços a mais para realizar seu trabalho. Flávio, por

---

<sup>79</sup> A transportadora para a qual Flávio trabalha situa-se no bairro de Bonsucesso, em Guarulhos. Assim, o acesso às regiões por ele citadas nessa passagem é feito pela Rodovia Presidente Dutra e pelo corredor formado pelas Marginais dos rios Tietê e Pinheiros.

exemplo, carrega e descarrega em vários endereços. Em muitos lugares não há espaço apropriado para carga e descarga de mercadorias e é preciso improvisar<sup>80</sup>. Um exemplo dessa dificuldade foi observado no dia em que sua jornada foi acompanhada. O endereço de entrega era no centro de Mogi das Cruzes, região metropolitana de São Paulo. As ruas são estreitas e mal dá para passar um veículo por vez. Todas as vagas de zona azul estavam ocupadas, impedindo a parada segura e permitida para que a mercadoria fosse entregue. Por isso, Flávio avisou Leonardo Honorio Germano, seu ajudante, para pegar a nota daquele cliente e se preparar para descer rapidamente. Flávio parou numa vaga de ambulâncias ao lado de uma farmácia, mas antes ele já havia identificado os dois pacotes que deveriam ser entregues e os descreveu para o ajudante que saltou rapidamente da HR, abriu o baú, pegou os embrulhos e sinalizou para o motorista seguir. Enquanto o material era entregue, o motorista deu uma volta no quarteirão para depois pegar seu ajudante.

O improvisado faz parte do cotidiano desses profissionais que, na rua, não possuem estrutura nem conforto para passar o dia. A água nas garrafinhas dentro do caminhão ‘ferve’, depois de algumas horas, e matar a sede vira um desafio. Em alguns locais de carga e descarga é possível pedir um copo d’água, mas em boa parte dos endereços esse gesto simples é totalmente impensável. Usar o banheiro é outra dificuldade que faz parte desse tipo de trabalho e exige um certo sacrifício de quem está todo dia em trânsito.

Ainda mais complicado do que esses aspectos práticos é certamente a exposição constante a um espaço urbano tão violento onde inúmeras mortes são registradas diariamente. Assim como a violência aparece no trabalho dos repórteres, o tema se faz presente na experiência dos caminhoneiros.

---

<sup>80</sup> Essa dificuldade também é enfrentada pelos repórteres da RST que não podem parar o carro para fazer suas entradas ao vivo na programação da rádio. Mesmo quando parar é imprescindível, eles sofrem para encontrar um local adequado. Mais detalhes podem ser observados na parte III desta tese.

## 17.1 Violência urbana e estradeira

Quando se discute o trânsito de manchas urbanas como a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), composta por 39 municípios, o tema da violência acaba aparecendo. O número de mortes em acidentes na RMSP atinge cifras alarmantes, conforme exposto na parte II da tese. Apesar disso, todos os profissionais ouvidos nesta pesquisa relataram orgulhosamente terem se envolvido em pouquíssimos incidentes e todos sem gravidade. A perspectiva dos caminhoneiros sobre a violência no trânsito urbano e nas estradas difere um pouco da visão apresentada pelos repórteres da RST. Isso se deve, em grande medida, às especificidades da profissão.

Por serem motoristas profissionais, os caminhoneiros acreditam que sua experiência ajude a manter o controle e a atenção durante os deslocamentos, seja nas estradas ou nos espaços urbanos. Antônio Alves Lima afirma nunca ter se envolvido em acidente durante esses 15 anos de atuação. Antes de começar nessa profissão, ele era torneiro mecânico, mas trocou o torno pela boleia para poder ver o mundo, trabalhando na rua e não mais num local fechado. Ele se orgulha também das poucas multas de trânsito que recebeu em todo esse tempo. Antônio conta ter passado mais de quatro anos sem cometer nenhuma infração. As últimas multas foram ocasionadas pela *teimosia do patrão* que insistiu para que ele fosse fazer entregas em uma região cuja circulação de veículos de carga é proibida. *Não assumi nem a multa nem os pontos*<sup>81</sup>. *A culpa não foi minha, eu avisei que não podia entrar lá e ele insistiu. Quando a notificação chegou eu falei, não vou pagar e não paguei.*

Flávio também diz não ter sofrido nenhum tipo de acidente nem ter recebido multas ao longo desse um ano de trabalho com sua HR. Mas, como o jovem motorista é dependente de seu GPS<sup>82</sup>, ele já se viu em ‘apuros’ por conta da falta de adequação das informações que alimentam o equipamento. Além do trabalho certo na Transportadora Rabaiolli, onde é agregado, Flávio pega alguns fretes por fora para fazer, principalmente, aos sábados e domingos. Certa vez, Flávio pegou um trabalho extra em que deveria fazer uma entrega em Paraty, Rio de Janeiro, e como de costume digitou o endereço no GPS. Motorista e ajudante foram juntos para a cidade histórica e acabaram ‘solicitando’ ao equipamento o menor percurso, sem saber que o caminho mais curto não era, necessariamente, o melhor naquele

---

<sup>81</sup> A legislação brasileira prevê, além da multa, uma penalização em pontos que são somados no prontuário dos motoristas quando estes cometem alguma infração. Se, no intervalo de um ano, o motorista totalizar 21 pontos, sua licença para dirigir é suspensa.

<sup>82</sup> Ao longo do dia em que foi acompanhado, todos os endereços de entregas e coletas, sem exceção, foram digitados no GPS.

caso. Para ir de São Paulo a Paraty pelo menor trajeto passa-se por uma via desativada, a estrada de Cunha. *A melhor definição [para essa via] é cachoeira sem água, exceto quando chove.* Foram mais de três horas para que Flavio percorresse 9 km de terra, *era barranco de um lado e mato raspando no retrovisor do outro.* Leonardo, o ajudante, teve de ir caminhando à frente do veículo para indicar onde estava a estrada. Mas, eles conseguiram chegar ao destino e voltaram pela BR 101 no trecho que inclui Ubatuba e Caraguatatuba, municípios do litoral norte de São Paulo.

Além dos problemas já mencionados, a insegurança se faz presente no cotidiano de quem trabalha na rua, sendo este o ponto central da diferença na percepção do que é a violência no trânsito para caminhoneiros e jornalistas. O roubo de cargas aumentou significativamente em São Paulo nos últimos anos. Só na Marginal do rio Tietê, no primeiro mês de restrição aos caminhões, quando o movimento aumentou depois das 22 horas, o roubo de cargas cresceu 39%<sup>83</sup>. Em alguns lugares da RMSP, o índice de ocorrências só não é maior porque muitos motoristas preferem não fazer os registros ou boletins oficiais por causa da demora e pelo chamado ‘jogo de empurra’ entre polícia militar e polícia rodoviária. Dario dos Santos conta que na Régis Bittencourt (BR 116), no trecho da Serra do Cafezal (SP), é muito comum acontecer assaltos. Essa alta incidência é resultado do trânsito congestionado na região onde a rodovia federal ainda passa por obras para duplicação de pista. Os atrasos no processo de duplicação do trecho da Serra do Cafezal se devem a uma antiga disputa entre Governo Federal e ambientalistas o que manteve os trabalhos suspensos por quase 20 anos<sup>84</sup>. O plano do governo era duplicar toda a extensão da estrada que liga São Paulo ao Sul do Brasil, também conhecida como rodovia da morte. Mas uma espécie de ave ameaçada de extinção foi encontrada na serra e a obra ficou suspensa até fevereiro de 2014 quando a concessionária Autopista Régis Bittencourt, responsável pela via, retomou os trabalhos de ampliação das pistas na região.

Como havia um estreitamento de pista na serra – onde tinha apenas uma faixa para cada sentido –, o tráfego lento era quase inevitável. Filas de carros, ônibus e caminhões se formavam normalmente e, nesses momentos, os assaltos aconteciam – essa realidade já está relativamente diferente por causa do avanço nas obras. Dario comenta que os roubos de carga se fazem quando os veículos estão parados ou com velocidade reduzida. Em movimento, dificilmente um caminhão é abordado, de acordo com ele. Por isso, a Serra do Cafezal se

---

<sup>83</sup> Esse dado, que se refere à março de 2012, foi divulgado pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo no início de abril de 2012.

<sup>84</sup> A duplicação da rodovia federal foi concluída, com exceção do trecho da Serra do Cafezal, no final da década de 1990 durante o segundo mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso.

tornou um lugar visado pelos ladrões. Dario passa pelo trecho de duas a três vezes por semana porque sua rota Itajaí-São Paulo inclui a serra. Ele mesmo já foi assaltado ali porque se sentiu cansado e resolveu parar num posto logo após a praça de pedágio. O motorista foi acordado por três pessoas, uma delas batia com a arma na porta do caminhão do lado do motorista, a outra estava na porta do lado do passageiro e a terceira ficou em frente ao veículo segurando um farolete potente que cegou Dario. Eles só queriam o dinheiro e o celular, mas pegaram as chaves do caminhão por precaução para que ninguém tentasse nada. De acordo com Dario, *eles queriam assaltar os outros oito caminhões que estavam parados*. Um dos motoristas reagiu e acabou levando dois tiros.

Na mesma região, um dos filhos de Dario também foi roubado. *Os bandidos aproveitaram o trânsito parado para roubar. Eles sempre vão no meio da fila porque até alguém chegar, demora*. Como o baú da carreta do filho de Dario foi aberto pelos assaltantes – que queriam ver se a carga ‘servia’ –, o Boletim de Ocorrência (BO) teve de ser feito. *Não levaram nada, mas por causa da seguradora tem de fazer o BO. Não levaram porque não servia, mas teve uma vez que abriram um baú ali e estava cheio de jaqueta, levaram tudo*. Os roubos na região eram tão frequentes que em poucos minutos, Dario rememorou vários episódios e concluiu dizendo que *não há o que fazer, não há solução e ninguém está preocupado com a segurança dos motoristas*.

Nos casos em que a carga não é levada e nem mexida, os registros de ocorrência acabam não sendo feitos. Dario afirma ter dado *graças a Deus por não terem me machucado e sigo viagem. Fazer BO pra que? Vão devolver o celular ou o dinheiro? Não. Depois o patrão repõem isso e pronto*. Além de acreditar que as autoridades são incapazes de resolver a situação, o motorista reclama da dificuldade de achar quem registre a queixa. Dario conta que vira um jogo de empurra, a Polícia Rodoviária diz que tem de chamar a Polícia Militar (PM) e a PM diz que a rodovia é federal e, portanto, não é da alçada deles. Isso desestimula as vítimas que deixam de buscar ajuda e também não registram todas as ocorrências; o que poderia ser útil para as autoridades manterem planos de prevenção mais eficazes nos lugares com maior índice de criminalidade.

## 17.2 Diferenças, divergências e desunião

A atividade desempenhada pelos motoristas de caminhão é de suma importância para a economia e a organização social do Brasil, como evidenciado pelo estudo do IPEA anteriormente apresentado. Mas os caminhoneiros, ouvidos nesta pesquisa, se queixam da falta de representação e de unidade do grupo profissional. Para Dario dos Santos, os caminhoneiros não perceberam ainda a força que teriam se fossem mais unidos. Com sua experiência de 41 anos de estrada, ele dispensa os dados estatísticos para afirmar que a economia do país depende muito do transporte rodoviário, mas seus colegas de trecho não parecem se dar conta. *Uma greve para dar certo tem de ser planejada, tem de falar para o profissional o que eles estão reivindicando, o que ganham com aquela manifestação, por isso essas últimas greves não deram em nada.* Dario se diz contra essas ações dos sindicatos em que estradas são fechadas, o que acaba interferindo na vida de todos, não apenas na dos profissionais rodoviários. *Dai a população vai ficar contra a gente. Tem de deixar todo mundo que não tem a ver com o transporte passar, só para os caminhões.* Em sua opinião, se o setor fosse unido e fizesse uma greve geral que desabastecesse a cidade de São Paulo, por exemplo, *esse prefeito teria de dar um jeito de alimentar esse povo todo, ai eu queria ver.* A crítica do motorista foi direcionada ao então prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab, cuja gestão criou e colocou em vigor uma série de restrições aos caminhões que ficaram proibidos de circular em várias vias da cidade na maior parte do dia.

A falta de segurança e as restrições não são as únicas reclamações dos profissionais, os salários baixos também são alvo de críticas. Com exceção de Guilherme, que atuava como autônomo e fazia rotas com fretes altos, os demais motoristas ouvidos e acompanhados na pesquisa recebiam pagamentos muito baixos e suas condições de trabalho eram precárias. Adriano Saviano economizava no almoço para juntar R\$ 2 mil por mês, isso trabalhando de segunda-feira a sábado. Ele é casado, tem dois filhos e precisa sustentar a casa com o salário que ganha como empregado da transportadora de gás. Antônio Alves Lima recebe um salário base e uma comissão por cada frete que faz. Ele não falou quanto ganhava em média por mês, mas disse que outro funcionário da empresa acabou saindo depois de descobrir quanto os carreteiros autônomos ganhavam por fretes iguais aos que ele fazia. *Ele viu que a comissão era muito baixa na comparação com o que o patrão ganhava.* Dario dos Santos ganha R\$ 400 por viagem e ele diz fazer, em média, 10 viagens por mês, mas paga pensão e sustenta alguns dos seus 10 filhos, por isso sobra pouco no final do mês.

A média salarial dos motoristas de caminhão empregados em São Paulo é de R\$ 1.500, um valor surpreendentemente baixo tanto pela importância da função que desempenham, como pelo volume de trabalho e condições adversas enfrentadas. Alguns ganham ainda menos e isso desmotiva os jovens a ingressar no setor, essa é a percepção de Dario. Na opinião dele, poucos jovens se interessam por um serviço que paga mal e mantém o trabalhador muito tempo longe de casa e da família. *É muito sacrifício para pouco dinheiro.*

Flávio Alves Tavares acredita que sua forma de atuação seja rentável porque não trabalha como empregado, o carro é dele e, em dois anos, terá quitado a HR. Ele não conta exatamente quanto sobra todo mês, mas em sua conta entram as prestações do financiamento do VUC, o salário do ajudante e as despesas do veículo. Seu rendimento, isso ele confirma, é um pouco menor do que recebia anteriormente quando atuava como segurança na mesma transportadora onde agora é motorista agregado (ou prestador de serviços). *Mas agora estou pagando uma coisa que é minha, estou trabalhando para melhorar algo meu e não estou cuidando do que é dos outros.*

As condições precárias de trabalho são parecidas com a situação observada entre os repórteres acompanhados na primeira etapa da pesquisa empírica. A terceirização e a consequente perda de direitos trabalhistas aparecem na experiência tanto de caminhoneiros como de jornalistas. As adversidades típicas da atuação nas ruas também é uma constante entre ambos grupos profissionais. Já os salários baixos dos motoristas empregados chamam a atenção porque a carga horária diária desses profissionais é alta, eles trabalham seis dias por semana ou mais, seus benefícios são insuficientes para alimentação adequada durante a jornada de trabalho, além de outras dificuldades observadas em seu cotidiano. A Lei Federal 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta o trabalho desses profissionais é sistematicamente desrespeitada. No período em que a imersão foi realizada, a legislação ainda era questionada por patrões e sindicatos em todo o país. Até o encerramento desta tese não houve avanços significativos no que diz respeito ao cumprimento e à fiscalização da citada legislação.

Mesmo com todas as dificuldades, que vão das condições precárias das estradas aos baixos salários, é perceptível na fala de todos esses profissionais – empregados, agregados ou autônomos – um orgulho e um brilho no olhar quando falam de sua profissão. Eles sabem das dificuldades, reconhecem os perigos, mas gostam dessa vida em trânsito, sem uma rotina asfixiante. Por outro lado, a camaradagem entre eles, o que poderia ajudar a fortalecê-los, é um dos pontos de fragilidade que vem crescendo nos últimos anos. Há algumas décadas, segundo Dario, se o caminhão dava problema na estrada, vários companheiros paravam para

ajudar. *Hoje em dia, todo mundo tem medo de parar e cair numa armadilha, num assalto. Tem gente que finge ser motorista, encosta como se estivesse com problema e na hora que você para, eles anunciam o assalto.*

Durante a visita ao Terminal de Cargas Fernão Dias, na Vila Medeiros, zona norte de São Paulo, um dos mais antigos agenciadores de cargas do local comenta justamente a falta de união entre os profissionais como um dos maiores problemas do setor. *Eles não sabem a força que tem. Se eles quisessem, eles paravam o Brasil.* Edelson começou a trabalhar com agenciamento de cargas aos 16 anos, hoje, aos 50 anos, possui duas salas alugadas no terminal e emprega vários profissionais. Guilherme conta que Edelson é o mais rico e conhecido agenciador do terminal. Talvez por isso ele tenha sido escolhido para dar seu depoimento no documentário “Caminhoneiros” de 2007, produzido com apoio da CCR Cultura das Estradas a partir da Lei de Incentivo à Cultura.

No vídeo de 52 minutos, vários profissionais são entrevistados e falam sobre a vida nas estradas, sobre as dificuldades e alegrias que vivenciam em seu cotidiano. O tema do arrebite vem a tona e o próprio Edelson comenta que a droga composta por uma mistura de anfetaminas é muito usada justamente porque os motoristas sofrem pressão com horário e precisam fazer o máximo de fretes possíveis para pagar as prestações dos caminhões – essa leitura diz respeito aos autônomos e agregados. Com a necessidade de trabalhar a qualquer custo, surgem as disputas e desentendimentos entre os motoristas. Alguns caminhoneiros aceitam fretes cujo valor é tão baixo que mal paga as despesas da viagem. Guilherme confirma essa informação. *Tem os ‘baixa-frete’ que aceitam qualquer merreca pra levar uma carga. Eles estragam a cotação dos fretes. Como negar um frete baixo e insistir com a empresa que o valor é inviável se sempre aparece alguém que aceite?* Esse é o questionamento de vários profissionais ouvidos no documentário anteriormente citado. É também um dos principais pontos de desentendimento entre os estradeiros, o que parece contribuir com a desunião dos indivíduos que fazem parte desse grupo profissional.

## 18. Perspectivas em diálogo

Imergir no espaço urbano privilegiando um ponto de vista diferente do costumeiro foi o exercício proposto e desenvolvido nesta segunda etapa da pesquisa empírica. Conhecer esse universo profissional para, assim, alcançar a perspectiva desses indivíduos na experiência urbana do trânsito foi a maneira encontrada para atestar a representatividade da narrativa de Ronaldo Rodrigues como um momento de **diálogo social solidário**. Ao entrar em contato com as singularidades da experiência dos cinco profissionais que participaram dessa etapa da pesquisa de campo, foi possível avaliar com maior embasamento o citado episódio apresentado no primeiro tópico da tese.

Ronaldo Rodrigues sintetizou naquela narrativa algumas das principais características do cotidiano desses profissionais. A violência no trânsito ganha outros contornos, pois, na perspectiva dos caminhoneiros, ela está vinculada à insegurança tanto nos espaços urbanos, como nas estradas. Os roubos e as demais situações extremas às quais o motorista está sujeito se tornam visíveis quando o repórter contextualiza a cena – ele fala do assalto sofrido pelo personagem principal da narrativa antes da chegada a São Paulo. As dificuldades adicionais inerentes à condução de veículos de grande porte se revelam no momento em que o mediador decide pormenorizar a interferência do desnível de pista na situação narrada – teria sido esse detalhe, certamente indiferente para os motoristas de outros tipos de veículos, a causa central do incidente. Os encargos e a responsabilidade do condutor que extrapolam a função de motorista também aparecem na narrativa – os agentes da CET tentavam evitar a perda da mercadoria porque, se isso acontecesse, o motorista teria de arcar com mais esse prejuízo.

A etapa do trabalho de campo dedicada aos motoristas de caminhão revelou várias outras características que não foram contempladas na narrativa de Ronaldo Rodrigues. As diferenças socioeconômicas entre autônomos, agregados e funcionários; os baixos salários; as dificuldades na carga e descarga de mercadorias; as disputas entre profissionais do setor; entre outros detalhes apresentados nos tópicos anteriores, certamente, ajudam a compreender melhor a perspectiva desses profissionais. Mas a ausência desses aspectos, e vários outros, na narrativa do repórter da RST é até esperada. Seria impossível tratar de todas essas questões em uma única reportagem, no padrão da cobertura do trânsito produzida pela RST. Por outro lado, o conhecimento adquirido ao longo dessa imersão permite inferir que a citada narrativa de Ronaldo Rodrigues contempla a perspectiva dos caminhoneiros e a apresenta ao público da

rádio; o que possibilitou aos ouvintes entrar em contato com uma visão diferente do cotidiano do trânsito urbano.

Com base em tudo que foi observado durante o contato com os motoristas de caminhão, é possível confirmar, neste momento, aquilo que ficou em suspenso no encerramento da terceira parte da tese. O episódio envolvendo o caminhoneiro na Marginal do rio Tietê, narrado pelo repórter Ronaldo Rodrigues, pode ser considerado um momento em que o **diálogo social solidário** aconteceu. Amparado por sua postura dialógica, o jornalista apresenta a perspectiva do personagem que representa todo um grupo social, supera as barreiras e limites dos estereótipos e, assim, desenvolve a mediação autoral. Pode-se considerar que a polissemia do trânsito foi respeitada e a dialogia possibilitou um momento de ampliação da *solidariedade orgânica*.

## ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

O cenário desta pesquisa caracteriza-se pela potencialização de certas características da organização social brasileira contemporânea. Tem-se como palco de observação dos fenômenos estudados uma das manchas urbanas mais adensadas do mundo, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Os números referentes à demografia, à mobilidade pendular, ao trânsito – incluindo frota, índice de acidentes e volume de usuários do transporte coletivo – e aos custos da dinâmica urbana da RMSP representam a complexidade e a propensão às disputas que marcam esse espaço social.

As interações no trânsito, foco desta pesquisa, são pautadas de forma ainda mais pulsante por esse aspecto beligerante. No espaço do asfalto, os embates típicos do encontro de indivíduos marcados pela diversidade têm provocado inúmeros acidentes, muitos com mortes. Os índices e taxas oficiais sobre o tema, entre outros mapeamentos, apresentados na segunda parte da tese, demonstram os resultados macabros dessa realidade conflituosa. A necessidade de interferir, de buscar formas de amenizar essa dinâmica de disputa, significa, nesse cenário, encontrar meios de resguardar vidas, ceifadas diariamente numa espécie de guerra urbana. Por isso, a interferência potencialmente benéfica promovida por certos atores sociais é almejada e pode ser considerada uma contribuição efetiva para diminuir esses resultados negativos.

O perfil da sociedade brasileira, estudado na segunda parte da tese, indica a existência de uma disposição para o conflito, gerado, principalmente, pelas diferenças mantidas em contradição e afastamento (SODRÉ, 1999:15). A partir da análise de DaMatta (2010), colocou-se em discussão o quanto a dinâmica social brasileira – baseada em hierarquizações, desrespeito às regras legais, privilégios e, claro, disputas – ganha contornos ainda mais graves no espaço do trânsito. Mas, por outro lado, a mesma característica relacional – no sentido dado por DaMatta (1991) – da sociedade brasileira, que coloca em relevo seu aspecto conflituoso, culmina, vez ou outra, em diálogo social. Observou-se que, em algumas situações, as interações podem estar pautadas pelo diálogo entre indivíduos marcados pela diversidade social. A perspectiva relacional desta sociedade, portanto, se coloca em sintonia, em algumas ocasiões, com a dialogia. Nesse sentido, o trabalho de mediação realizado pelo jornalista parece se destacar por sua capacidade de ampliar a abrangência desses momentos orientados por uma perspectiva dialógica.

Na primeira etapa da pesquisa de campo, observou-se as condições de trabalho, as ferramentas e demais detalhes que fazem parte do cotidiano dos jornalistas que cobrem o

trânsito a partir das ruas e avenidas da cidade de São Paulo pela Radio SulAmérica Trânsito (RST). Com base nessa imersão, foi possível identificar algumas das dificuldades enfrentadas pelos repórteres. A própria configuração do ambiente de trabalho impõe dificuldades e limitações para que o profissional desempenhe sua atividade. A precarização do trabalho, o acúmulo de funções, os baixos salários, a flexibilização dos direitos trabalhistas promovida por contratos de prestação de serviços, entre outros detalhes representam essas limitações identificadas como parte de um dos três feixes de forças – trata-se do feixe de forças econômico-políticas apresentada no tópico 11 – que incidem no processo comunicacional (MEDINA, 1996:19). É preciso levar em consideração estas questões que permeiam a realidade do fazer jornalístico. Contudo, a observação-experiência permitiu vislumbrar brechas na estrutura desse processo produtivo comunicacional que possibilitam ao repórter criar uma rede de relações solidária – no sentido durkheimiano –, acionada repetidamente durante seu fazer jornalístico.

Para compreender melhor como é organizada essa rede solidária, é preciso retomar o conceito de *solidariedade orgânica* proposto por Durkheim e observá-lo sob dois aspectos, conforme debatido na primeira parte da tese. O primeiro deles diz respeito à vinculação dos indivíduos a um determinado coletivo profissional, seja ele intelectual, fabril, artístico ou comercial. Nessa vinculação, o sujeito social se impregnará de uma série de elementos que influenciará em sua postura, perspectiva, visão de mundo, ou seja, em sua participação na vida em sociedade. É por isso que os vínculos com o grupo profissional se tornam, cada vez mais pertinentes para a construção das identidades sociais; assim, uma das principais fontes da diversidade contemporânea é a divisão do trabalho.

Essa relação entre identidade e profissão até pode ser aproximada da lógica conflituosa de sociedades como a brasileira, uma vez que a diversidade originada por esses vínculos fomenta disputas de interesse, de posição teórica, ideológica, enfim. Mas, acima dessa estrutura de diferenciação, encontra-se uma outra dinâmica que se impõe de forma determinante e está no cerne da questão da solidariedade social debatida por Durkheim. Tomando como perspectiva apenas a conotação produtiva da divisão do trabalho, tem-se a ideia de que os indivíduos se dividem em nichos especializados e executam uma determinada atividade que contribui com o todo da produção social. Essa integração é essencial para alcançar o resultado final do trabalho coletivo e coloca esses grupos especializados numa relação de interdependência. Mas essa lógica não se apresenta apenas numa situação específica de produção, ela se estabelece como orientação para a própria dinâmica da organização social, num sentido amplo. Assim, o segundo aspecto a ser destacado está

relacionado à vida social, tal como a conhecemos. Para que a sociedade se mantenha relativamente coesa e se desenvolva, é imprescindível que cada grupo especializado execute sua tarefa específica. Isso não apenas amplia sobremaneira a lógica da interdependência, que passa a se impor aos grupos de forma geral, como também expõe aquilo que pode ser considerado como a instância social integradora e o sentimento por ela suscitado; em outros termos, o reconhecimento da participação na – e a existência da – própria sociedade. Quando os indivíduos marcados pela diversidade gerada pela divisão do trabalho interagem, orientados por essa perspectiva da interdependência e embasados pelo sentimento de pertencimento a essa instância integradora que supera as diferenças entre os coletivos sociais, as ocorrências de *solidariedade orgânica* são registradas.

No seu fazer cotidiano, o repórter da RST aciona uma rede de relações marcadas pela diversidade decorrente da divisão do trabalho. Durante as incursões a campo ao lado dos repórteres da rádio, foi possível perceber essa rede solidária de maneira mais vívida. A participação dos ouvintes e a troca de informações entre as pessoas por intermédio da rádio é uma característica da comunicação produzida pela emissora facilmente apreendida por meio do acompanhamento da programação. Mas o que permite atestar a ocorrência da *solidariedade orgânica* no cotidiano da equipe de repórteres da RST são as relações acionadas no processo do fazer jornalístico. A troca de informações entre jornalistas, agentes de trânsito, policiais, motoristas profissionais e vários outros atores sociais é fundamental para que cada um desenvolva melhor sua atividade de trabalho. O repórter aciona essa interação com suas fontes para executar sua atividade profissional, mas ele também colabora com os demais grupos. Na narrativa que abre a Parte III da tese, aparece uma cena em que o repórter Ronaldo Rodrigues entra em contato com um agente da CET para avisar sobre um acidente na Marginal do rio Tietê, antes mesmo de narrar esse acontecimento em seu boletim. A preocupação do repórter em passar a informação a diante com rapidez para os representantes do órgão responsável pela organização do trânsito traduz a parceria estabelecida entre esses profissionais de áreas diferentes, mas que compartilham um mesmo cenário de trabalho; o espaço urbano de ruas e avenidas da cidade.

Interações como esta observada entre o repórter Ronaldo Rodrigues e os agentes da CET são, certamente, exemplos de ocorrência de *solidariedade orgânica*. É pertinente frisar que tais ocorrências só podem ser observadas em um trabalho de campo cuja metodologia de estudo empírico esteja alinhada ao modelo utilizado na presente pesquisa. Seria praticamente impossível apreender essas ocorrências sem esse mergulho na realidade urbana. Assim, percebe-se que a natureza desse fenômeno social demanda um formato de trabalho um tanto

diferente do padrão metodológico adotado por Durkheim em seus estudos mais conhecidos. É difícil afirmar ser esse o motivo da não-dedicação do autor em analisar a solidariedade social típica do capitalismo de forma mais profunda. Mas, não seria impossível demonstrar, com base nos dados apresentados na pesquisa empírica, que a observação desse fenômeno não pode ser feita sem o uso de ferramentas metodológicas que permitam uma aproximação entre sujeito-pesquisador e sujeitos-pesquisados. Sem isso, parece improvável capturar a essência desse fenômeno que pode, ao que parece, se apresentar com mais regularidade do que seria possível imaginar num primeiro momento. Dessa forma, percebe-se que a escolha metodológica se mostra acertada para os objetivos traçados neste trabalho.

Além da natureza efêmera da *solidariedade orgânica*, que se apresenta aqui como um dos pilares conceituais da tese, a própria mediação dialógica ou jornalismo dialógico impõe dificuldades para sua observação pelo sujeito-pesquisador. Para compreender se uma determinada produção jornalística pode ser considerada um exemplar de mediação dialógica é preciso avaliar, em primeiro lugar, a narrativa resultante do processo. Além disso, parece bastante enriquecedor conhecer os bastidores do fazer comunicacional, isto é, acompanhar como o mediador desenvolve seu trabalho. A perspectiva dialógica, conforme propõe Medina (1996), se insere em todas as etapas do processo de produção da comunicação, desde a apuração até a narrativa autoral que permite ao jornalista apresentar ao público não apenas a perspectiva factual de visibilidade imediata, como também a esfera subjetiva da informação levantada no contato com as fontes. Assim, a postura dialógica que pauta a interação nos procedimentos que antecedem a criação narrativa é imprescindível para que o diálogo social seja estabelecido. Embora o texto seja um bom mapa para vislumbrar as ocorrências de dialogia no jornalismo, acompanhar o fazer comunicacional do repórter é elucidativo.

Nas situações em que a mediação dialógica amplia a abrangência da *solidariedade orgânica*, tem-se a possibilidade de atestar a interferência do jornalista de uma outra maneira. Nesse momento, são aproximados os dois conceitos basilares deste trabalho, a *solidariedade orgânica* e o jornalismo dialógico, para que se possa compreender a amplitude da narrativa apresentada no primeiro tópico da tese. Ao extrapolar o âmbito da comunicação social, o mediador que consegue fomentar a interação solidária entre o público e os personagens de suas narrativas estará acionando um outro tipo de ocorrência, formatada pelo encontro entre a dialogia jornalística e a solidariedade típica da organização social contemporânea. Nessas situações, observa-se a ocorrência do que vem se chamando, na presente pesquisa, de **diálogo social solidário**.

A narrativa radiofônica exposta no primeiro tópico da tese repercutiu ao longo de todo um dia entre os ouvintes da RST. A reportagem produzida por Ronaldo Rodrigues a partir do espaço do trânsito urbano ecoou vozes e perspectivas distintas e se mostrou como um momento de mediação dialógica. O jornalista se colocou como mediador do diálogo social e **reverberou** a *solidariedade orgânica* que permeia as interações acionadas por ele mesmo para desenvolver seu trabalho. Não por acaso esse episódio serviu de ponto de partida para o debate desenvolvido nesta tese. A representatividade daquele momento se dá por duas razões; o retorno espontâneo do público – o que elimina uma fragilidade recorrente das pesquisas de recepção, o direcionamento ou interferência nas respostas – e a ampliação da visibilidade (e da própria dimensão) da dinâmica de solidariedade que envolve os personagens do episódio.

Para remontar a repercussão do público observada naquela terça-feira, 23 de agosto de 2011, foi preciso conversar com o repórter e consultar as anotações improvisadas feitas pela pesquisadora responsável pela presente tese – que, no dia do episódio, ainda não tinha consciência de estar diante do ponto inicial de sua própria pesquisa de campo. Esses procedimentos foram necessários porque, conforme já mencionado, a RST não mantém registro de sua programação comum. Arquivam-se apenas reportagens e programas especiais, além de séries e campanhas realizadas pela equipe da emissora. Não parece razoável manter o material produzido ao longo do dia entre esses registros por causa do aspecto repetitivo da programação. Se tais arquivos existissem, ter-se-ia a possibilidade de esmiuçar ainda mais a participação do público no citado episódio. De qualquer forma, o volume de mensagens e o teor geral dessa fala foram aqui recuperados pelo testemunho do repórter e da pesquisadora, o que possibilitou trabalhar um ponto essencial para o presente debate; a confirmação de que os ouvintes se posicionaram dialógica e solidariamente diante da situação e do personagem principal da narrativa, a partir da mediação desenvolvida pelo jornalista.

No que diz respeito especificamente ao personagem central da narrativa do repórter, o caminhoneiro, atestou-se, na segunda parte da pesquisa de campo, que a fala de Ronaldo Rodrigues contemplou a perspectiva do grupo representado pelo protagonista da citada cena. Ir ao encontro desse grupo profissional, por meio da imersão em campo, possibilitou criar um panorama abrangente da experiência desses motoristas no espaço urbano do trânsito. Os dados obtidos nessa etapa da pesquisa empírica ajudam a dimensionar a potencialidade de mediação presente no episódio apresentado no primeiro tópico da tese. Sem essas informações seria difícil atestar se o repórter da RST havia realmente conseguido apreender o ponto de vista do grupo representado por aquele caminhoneiro. Mas, com base nos dados

obtidos na imersão relatada na Parte IV da tese, pode-se afirmar que o jornalista contemplou dialogicamente a perspectiva do motorista de caminhão, mesmo sem entrevistá-lo.

Com base no exposto, pode-se compreender o **diálogo social solidário** como um fenômeno em que a dialogia da comunicação jornalística amplia e redimensiona a *solidariedade orgânica* presente no espaço urbano onde o jornalista se insere como partícipe e mediador. Só é possível vocalizar a *solidariedade orgânica* pela narrativa dialógica porque tal solidariedade existe nesse ambiente urbano; prova disso é a troca de informações entre agentes da CET, jornalistas, taxistas, caminhoneiros e demais personagens da urbes, conforme já mencionado. Todos fazem parte desse cenário e têm, conseqüentemente, interesse em contribuir solidariamente para que o trânsito seja melhor. Isso coloca em relevo a interdependência entre os grupos especializados – por exemplo, jornalistas e agentes da CET precisam dessa colaboração para exercer seu trabalho; isso influencia no desempenho de suas atividades – e a ocorrência da *solidariedade orgânica* numa constância muito maior do que seria de tudo afirmável antes da imersão. Durkheim talvez não tenha conseguido inferir a recorrência da solidariedade social típica das sociedades capitalistas contemporâneas dada a efemeridade do fenômeno, dificilmente representado em números estatísticos. Mas, por meio da etnografia e da observação-experiência, foi possível visualizar sua ocorrência.

A constatação da existência de interações pautadas pela *solidariedade orgânica* nesta pesquisa **não** permite inferir a regularidade de sua ocorrência. Seria necessário desenvolver outros modelos metodológicos, em complemento à observação-experiência, para mensurar a regularidade das ocorrências – o que permitiria, nos moldes da metodologia tipicamente durkheimiana, encontrar a regra que orienta a *solidariedade orgânica*. Apesar disso, tem-se a indicação de que os fenômenos aqui estudados se apresentam constantemente na dinâmica social contemporânea. **Há, portanto, pistas a serem perseguidas para compreender melhor uma dinâmica social que se apresenta e é ampliada pela mediação jornalística, mas que, na verdade, se mostra fruto de uma pré-disposição dos vários sujeitos em interação no espaço urbano.**

O **diálogo social solidário** tem, portanto, potencial para ser perseguido no fazer jornalístico. Os atores sociais almejam essa interação porque isso tem impactos práticos e, em alguma medida, imediatos no cotidiano. A cobertura do trânsito produzida pela RST expõe de forma bastante concreta esse desejo, essa disposição para uma interação solidária não apenas por parte do mediador, como também pela postura dos demais sujeitos sociais presentes no espaço urbano. Explorar essa potencialidade do jornalismo, desenvolver essa veia solidária é,

certamente, um desafio, mas é uma questão que pode contribuir para o debate sobre o papel do jornalista na sociedade contemporânea.

## REFERÊNCIAS

- ALSAYAD, Nezar e ROY, Ananya. Cidadania e urbanismo na era global. In: **Novos Estudos Cebrap**. São Paulo: 2009, v. 85, p. 105-128.
- APPADURAI, Arjun. “Soberania sem territorialidade – notas para uma geografia pós-nacional”. In: **Novos Estudos Cebrap**. São Paulo: 1997, v. 49, p. 33-46.
- ARANHA, Valmir. “Mobilidade pendular na metrópole paulista.” In: **São Paulo em perspectiva**. São Paulo: 2005, v. 19, n. 4, p. 96-109.
- BAUDRILLARD, Jean. **À sombra das maiorias silenciosas**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CABANES, Robert; GEORGES, Isabel. “Perspectivas.” In: TELLES, Vera; CABANES, Robert; GEORGES, Isabel e RIZEK, Cibele (orgs.). **Saídas de emergência**. São Paulo: Boitempo, 2011, p. 11-28.
- CRUZ, Maria Tereza. “A estética da recepção e a crítica da razão impura.” In **Revista de Comunicação e linguagens**. Lisboa: Centro de Estudos de Comunicação e Linguagem, 1986, p 57-67.
- COELHO, Claudio Novaes Pinto. e CASTRO, Valdir José de. **Comunicação e sociedade do espetáculo**. São Paulo: Paulus, 2006.
- COHN, Gabriel (Org.). **Comunicação e indústria cultural**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.
- COSTA LIMA, Luiz. **Teoria da Cultura de Massa**. São Paulo: Paz e Terra, 2005.
- DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua – ou por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- \_\_\_\_\_. (Org.). **Profissões industriais na vida brasileira – ontem, hoje e amanhã**. Brasília: UNB, 2003.
- \_\_\_\_\_. **O que faz o Brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 2001.
- \_\_\_\_\_. **Carnavais, malandros e heróis – para uma sociologia do dilema brasileiro**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- \_\_\_\_\_. **A casa & a rua**. Rio de Janeiro: Guanabara koogan, 1991.
- DEFLEUR, Melvin L. e BALL-ROKEACH, Sandra. **Teorias da comunicação de massa**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- DOSSE, François. **História do estruturalismo: O campo do signo 1945/1966**. São Paulo: Ensaio, 1993.
- \_\_\_\_\_. **História do estruturalismo: O canto do cisne, de 1967 a nossos dias**. São Paulo: Ensaio, 1994.
- DURKHEIM, Émile. **A educação moral**. Petrópolis: Vozes, 2008.
- \_\_\_\_\_. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- \_\_\_\_\_. **Da Divisão do Trabalho Social**. São Paulo: Martins Fontes, 2004a.
- \_\_\_\_\_. **O suicídio**. São Paulo: Martins Fontes, 2004b.
- \_\_\_\_\_. **As formas elementares da vida religiosa**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- \_\_\_\_\_. **Lições de Sociologia**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- \_\_\_\_\_. **Sociologia, Pragmatismo e Filosofia**. Porto: Rés, 1993.
- ESSENFELDER, Renato. **O editor e seus labirintos: reflexos da crise de paradigmas do jornal impresso**. Tese de doutorado apresentada ao PPGCOM da ECA-USP, São Paulo: 2012.
- FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil – ensaio de interpretação sociológica**. São Paulo: Globo, 2005.

- FERRARI, Maria Helena e MUNIZ, Sodré. **Técnica de reportagem**: notas sobre narrativa jornalística. São Paulo: Summus, 1986.
- FIGARO, Roseli A. **Comunicação e trabalho**. Estudo de recepção: o mundo do trabalho como mediação da comunicação. São Paulo: Anita Garibaldi/Fapesp, 2001.
- \_\_\_\_\_. “Atividade de comunicação e trabalho”. In: **Revista Trabalho, Educação e Saúde**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2008, p. 107-145.
- \_\_\_\_\_. “Comunicação e trabalho: binômio teórico produtivo para as pesquisas de recepção”. In: **Mediaciones sociales** – Revista de Ciencias Sociales y de la Comunicación. Universidad Complutense de Madrid: 2009, p. 23-49.
- \_\_\_\_\_. “Comunicação e trabalho para mudanças na perspectiva sócio-técnica”. In: **Revista USP**. São Paulo: 2010, p.96-107.
- \_\_\_\_\_. (Org.). **As mudanças no mundo do trabalho do jornalista**. São Paulo: Salta, 2013.
- GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.
- GIDDENS, Anthony. **As ideias de Durkheim**. São Paulo: Cultrix, 1978.
- HAMILTON, Peter. **Emile Durkheim: critical assessments**. London and New York: Routledge, 1990.
- IAMUNDO, Eduardo. **Durkheim e a teoria funcionalista da sociologia da comunicação**. Videre Futura. Ano I, número I, dezembro de 2000, p. 67-72.
- INNERARITY, Daniel. **A transformação da política**. Lisboa: Teorema, 2002.
- IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Gargalos e demandas da infraestrutura rodoviária e os investimentos do PAC**: mapeamento IPEA de obras rodoviárias. Brasília, Governo Federal, 2011.
- LIMA, Zita de Andrade de. **Princípios e técnicas de radiojornalismo**. Brasília: Inciform, 1970.
- LOHISSE, Jean. **La communication anonyme**. Paris: Éditions Universitaires, 1969.
- MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.
- MASSELLA, Alexandre B.; PINHEIRO FILHO, Fernando; OLIVA AUGUSTO, Maria H.; WEISS, Raquel (Orgs.). **Durkheim: 150 anos**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.
- MEDINA, Cremilda. **Profissão Jornalista: responsabilidade social**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- \_\_\_\_\_. **Sonha Mamana África**. São Paulo: Edições Epopeia, 1987.
- \_\_\_\_\_. **Povo e personagem**. Canoas: Ulbra, 1996.
- \_\_\_\_\_. **Símbolos e narrativas** – rodízio 97 na cobertura jornalística. São Paulo: Secretaria do meio ambiente, 1998.
- \_\_\_\_\_. **A arte de tecer o presente** – narrativa e cotidiano. Summus, São Paulo: 2003.
- \_\_\_\_\_. **O signo da relação** – comunicação e pedagogia dos afetos. São Paulo: Paulus, 2006.
- \_\_\_\_\_. **Entrevista – o diálogo possível**. São Paulo: Ática, 2008.
- \_\_\_\_\_. **Povo & Personagem** – sociedade, cultura e mito no romance latino-americano. São Paulo: Fundação Memorial da América Latina, 2008b.
- \_\_\_\_\_. **Ciência e Jornalismo** – da herança positivista ao diálogo dos afetos. São Paulo: Summus, 2008c.
- \_\_\_\_\_. “Déficit de abrangência nas narrativas da contemporaneidade”. In MEDINA, Sinval e MEDINA, Cremilda de A. (Orgs). **Energia, Meio Ambiente e Comunicação**. Série Novo Pacto da Ciência. São Paulo: Mega Brasil, 2009, p: 223-254.

- MELO, José Marques. **Comunicação social: teoria e pesquisa**. Petrópolis: Vozes, 1971.
- MORIN, Edgar. **Introdução ao pensamento complexo**. Porto Alegre: Sulina, 2005.
- \_\_\_\_\_. **A cabeça bem-feita: repensar a reforma, reformar o pensamento**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- OLIVEIRA, Marcio e WEISS, Raquel. **David Émile Durkheim – a atualidade de um clássico**. Curitiba: UFRPR, 2011.
- ORTIZ, Renato. “Durkheim: arquiteto e herói fundador”. In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais (Anpocs)**. São Paulo: 1989, texto 1.
- \_\_\_\_\_. **Cultura brasileira e identidade nacional**. São Paulo: Braziliense, 1994.
- PORCHAT, Maria Elisa. Manual de radiojornalismo – Jovem Pan. São Paulo: Ática, 1993.
- PIALOUX, Michel. “Apresentação”. In TELLES, Vera; CABANES, Robert; GEORGES, Isabel e RIZEK, Cibele (orgs.). **Saídas de emergência**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- ROVIDA, Mara F. “O trânsito em pauta: o debate público, político e jornalístico sobre o problema da mobilidade.” In **Revista Parágrafo (FIAM)**. São Paulo: 2013. V. 1, p. 105-115.
- ROY, Ananya. “The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory”. In **Regional Studies**. Londres: 2009, v. 43, n. 6, p. 819-830.
- SEVERINO, Antônio Joaquim. Metodologia do trabalho científico. São Paulo: Cortez, 2008.
- SCOLARI, Carlos. **Hipermediaciones - elementos para una teoría de la Comunicación Digital Interactiva**. Barcelona: Gedisa, 2008.
- SODRÉ, Muniz. **A narração do fato – notas para uma teoria do acontecimento**. Petrópolis: Vozes, 2012.
- \_\_\_\_\_. **A comunicação do grotesco – um ensaio sobre a cultura de massa no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1972.
- \_\_\_\_\_. e FERRARI, Maria Helena. **Técnica de reportagem – notas sobre a narrativa jornalística**. São Paulo: Summus Editorial, 1986.
- \_\_\_\_\_. **Claros e escuros – identidade, povo e mídia no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1999.
- \_\_\_\_\_. **O terreiro e a cidade – a forma social negro-brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1988.
- TELLES, Vera; CABANES, Robert; GEORGES, Isabel e RIZEK, Cibele (orgs.). **Saídas de emergência**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- TOPOLOV, Christian. “Os saberes sobre a cidade: tempos de crise?” In: **Espaço e debates**. Salvador: 1991. N. 34, p. 28-38.
- TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo – porque as notícias são como são**. Florianópolis: Insular, 2005, V. 1.
- VARGAS, Raul Hernando Osório. **A reportagem literária no limiar do século 21: o ato de reportar, os jovens narradores e o projeto São Paulo de Perfil**. Dissertação de mestrado apresentada ao PPGCOM da ECA-USP, São Paulo: 1998.
- \_\_\_\_\_. **O lugar da fala na pesquisa da reportagensaio: “O homem das areias”, um flagrante do diálogo oratura-escritura**. Tese de doutorado apresentada ao PPGCOM da ECA-USP, São Paulo: 2003.
- WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas**. Cebela e Flacso Brasil: 2013.
- WEISS, Raquel Andrade e BENTHIEN, Rafael Faraco. “A redescoberta de um sociólogo – considerações sobre a correspondência de Émile Durkheim e Salomon Reinach”. In: **Novos Estudos Cebrap**. São Paulo: 2012, p. 133-149.