
TOMOArtigo recebido e
publicado em 2004

UM MALANDRO
GIGANTE E SUAS
ARTES IDENTITÁRIAS
NO ESPAÇO PÚBLICO -
SOCIOLOGIA DE UM
TRÂNSITO E JEITINHO
BRASILEIRO

*Tâmara Maria de Oliveira**

Apressa com que os indivíduos se deslocam cotidianamente pelas ruas das cidades; a fuga para adiante da potência mecânica metálica sobre as vias; a instantaneidade da relação social possível entre pessoas que se encontram no tempo de um cruzamento; a diversidade de tipos de veículos e de pedestres em interação; este espaço de relação social onde a decisão de como agir diante do outro, da sinalização e da regra é constrangida pelo tempo: tudo isso faz parte da dimensão imediata/espacial do trânsito nas cidades. Trata-se de um espaço público pouco verbal – falamos pouco com o outro no trânsito.

À primeira vista este espaço público é pouco explorável em pesquisas tematizando uma **ação comunicativa** de inspiração habermasiana (Habermas, 1997:15-55). Todavia, problemas sociológicos ligados à Teo-

* Professora do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal de Sergipe. Mestre em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Paraíba (João Pessoa), D.E.A. em Sociologia e Antropologia pela Université de Provence (Aix-en-Provence/França) e doutora em Sociologia pela Université de Provence (Aix-en-Provence/França).

e-mail : tdatte@aol.com

ria da Ação Comunicativa habermasiana, ou em termos mais gerais, problemas referentes à regulação social num espaço público moderno, compunham a base de minhas motivações de pesquisa. Com efeito, o ponto de partida deste trabalho considera o trânsito urbano como um espaço público que exprime o contexto sócio-histórico da modernidade brasileira. Mas este ponto de partida não foi uma simples escolha teórico-metodológica. Como motivação sociológica, antes disso, houve a minha experiência subjetiva dentro desse contexto sócio-histórico e desse trânsito.

Os dados das entrevistas dos informantes e os da observação direta das interações concretas nas ruas de Aracaju remetiam-me constantemente ao tempo da minha socialização primária e à minha experiência social significativa do trânsito: criança da classe média em Itabaiana, cidade a 50km de Aracaju, eu tinha o hábito de passear no carro da família acompanhada de primos e tios quase da minha idade, longe do olhar severo e vigilante do avô proprietário do carro. Gostávamos de roubar as chaves nos dias de chuva para uma diversão banal na época – entre jovens de famílias com carro particular: a de acelerar o carro diante de poças d'água de chuva para assustar e molhar os pedestres que passavam por perto. Morríamos de rir com as injúrias que esses pedestres agredidos objetiva e simbolicamente nos dirigiam. Essas poças d'água de chuva se formavam sobretudo em ruas de terra batida, nos bairros mais populares e habitados por pessoas que não tinham carros. O motorista do carro de meu avô era normalmente um menor de idade sem habilitação – prática também banal e impune.

Aliás, assistir aos exames para obtenção da habilitação era também uma experiência social importante em Itabaiana. Isto que parecia mais uma festa municipal oficiosa, acontecia somente em anos eleitorais. Os exames eram “ajeitados” por candidatos às eleições tendo influência nas instituições de trânsito e os candidatos à habilitação alinhavam-se hilários sobre uma grande avenida, para um exame de fachada. Depois eles iam festejar seu sucesso pré-estabelecido nos bares da cidade. Na época, dizia-se que mesmo os cegos de Itabaiana eram habilitados.

Penso que este trabalho começou nessa época, quando a prática violenta contra os pedestres e a “habilitação graciosa” clientelística não se

apresentavam a mim como problemas, mas como uma brincadeira de crianças/adolescentes e como o funcionamento normal da ordem política e da gestão institucional do trânsito. Posteriormente, minhas socializações secundárias tornaram constrangedoras minhas brincadeiras de criança. Ainda a partir da experiência concreta: estudante sem carro já em Aracaju, eu passei para o outro lado do jogo. Enquanto pedestre estrutural, era a minha vez de sofrer essas práticas perversas – e que não eram prerrogativa de crianças e adolescentes. O que antes me matava de rir tornava-se uma agressão, uma humilhação difícil de digerir, gerando uma raiva impotente – já que meu casco¹ de pedestre não podia atingir o casco do motorista agressor, que seguia sorridente ou indiferente em sua metálica e potente segurança.

A única coisa a fazer era retornar à minha casa, tomar outro banho, mudar de roupa e retomar minhas atividades cotidianas na rua. E rer as lições das experiências que, à medida das minhas socializações posteriores e da minha escolaridade, aprenderam-me a me situar diferentemente no trânsito. Tanto que quando eu adquiri meu primeiro carro, já professora em sociologia, nunca pensei em reviver minhas brincadeiras de criança e eu não fiz um exame “gracioso” para obter minha habilitação.

Mas comecei por considerar que ao lado do tempo curto de uma interação imediata pedestre/motorista existe o tempo longo da socialização dos atores num contexto sócio-histórico, que lhes dá referências objetivas e simbólicas atravessando sua relação com o trânsito. Melhor dizendo, a relação social imediata logo de um cruzamento na rua não é completamente estrangeira do tempo longo no qual se construiu, na vida social do século XX, um Brasil urbano e moderno marcado pela presença intransponível de veículos automotores. Além disso, o trânsito é também regulação social atravessada pelo Estado moderno, e a

¹ Termo utilizado por Ervin Goffman para definir o tipo de proteção de cada gênero de usuário do trânsito: o pedestre, tem apenas seu corpo como “casco”, enquanto que o motorista de um caminhão possui um alto grau de proteção no trânsito, com seu “casco” mais potente do que o da maioria dos usuários. (Goffman, 1973).

elaboração e a gestão dessa regulação social pelo Estado acompanham a dinâmica de um trânsito concreto. Quer dizer que o trânsito é também um espaço de normas, de instituições, de discussão jurídica, de elaboração e de ajustamento de princípios normativos. É, assim, um espaço de ideal regulador e enquanto tal, espaço de conflitos entre ideais e poderes sociais diferentes.

Em suma, o trânsito é um espaço público atravessado pelo tempo curto e instantâneo das interações, pelo tempo longo da socialização dos seus usuários (que orienta suas interações concretas) e, pelo tempo dinâmico da regulação social institucional. Eu construí o sujeito desta pesquisa a partir desses tempos diferentes em inter-relação, nas intersecções entre esses tempos. Para tecer laços sociológicos entre eles, eu inseri o contexto nacional da modernidade do meu estudo de caso – Aracaju, no nordeste do Brasil. Esse contexto onde os indivíduos, isolados dentro dos seus veículos ou no anonimato das massas de pedestres, são socializados, representam, querem, motivam-se, mudam, vivem juntos. Esse contexto no qual a regulação social e as instituições estatais traçam e retraçam o funcionamento e o disfuncionamento da gestão das normas. Esse contexto que se tornou, enfim, o laço analítico-interpretativo do estudo.

Mas os resultados das pesquisas realizadas são desiguais. Existiram falhas da pesquisa de campo: hesitações teórico-metodológicas; lacunas nos dados, descobertas no momento mesmo de construir uma ligação interpretativa importante; o dever angustiante e arriscado de decifrar o sentido, o conteúdo significativo da palavra do informante e/ou de sua ação visível. E, sobretudo, houve a impossibilidade de estabelecer uma redução causal de uma das dimensões estudadas pela outra.

Se tais problemas não são raros em qualquer estudo sociológico, muitos dentre eles, no meu caso, estão relacionados a um recorte muito largo do problema de pesquisa – considerando-se as limitações de tempo e de financiamento que eu tive para realizá-la. Entretanto eu não teria podido conceber um estudo do trânsito sem pensar nas ligações possíveis entre duas dimensões deste espaço público fundamental da vida social moderna: a do trânsito como espaço público de interações imediatas e a do trânsito como espaço público de regulação social institucio-

nalizada. Eram essas ligações que me davam um ponto de vista subjetivo para iniciar a pesquisa, um ponto de vista que selecionava traços significativos da minha experiência social e sociológica sobre o trânsito. Sempre aluna indireta de Weber (Weber, 1992:107-153), eu confio nos pontos de vista subjetivos para a ordenação metodológica da multidão de dados, de reflexões e de problemas que um fenômeno social pode oferecer ao trabalho sociológico, apesar das falhas que eu vejo neste trabalho e daquelas que seus leitores possam encontrar.

De qualquer forma, o resultado mais significativo em relação aos objetivos iniciais de pesquisa refere-se à enquete por entrevistas: trata-se da força construtiva de representações sobre a identidade nacional brasileira nas orientações práticas de ruptura das normas de sanção no trânsito². Tais práticas implicam uma condição e uma consequência sociologicamente significativas: para que elas ocorram, é necessária uma interação direta ou indireta entre transgressor e responsáveis institucionais, cujo sentido é o da partilha pela ruptura – o transgressor rompendo com sua obrigação de cumprir a norma e os responsáveis institucionais rompendo com sua obrigação de velar pelo cumprimento da norma; como consequência dessas práticas, há a quebra de duas dimensões interdependentes do ideal regulador de um espaço público moderno – o da igualdade de todos perante as leis e o da impessoalidade da aplicação das leis.

Neste sentido, um Brasil simbólico, que se exprime enquanto singularidade natural ou enquanto singularidade trans-histórica, aparece significativamente como agente social por excelência, como o artista onipotente da não factualidade do princípio da igualdade e da impessoalidade das normas de sanção no trânsito, como o sujeito responsável pelas nossas próprias ações ilegais. Trata-se efetivamente de uma representação que qualifica este Estado-Nação como realidade distinta dos outros Estados, como um ser vivo, pensante, ativo. Escutando muitos dos meus informantes, minha imaginação às vezes brincava

² As práticas analisadas pelo estudo foram: o suborno dos guardas, o uso das amizades dentro das instituições e o uso de laços pessoais com políticos ligados à gestão institucional do trânsito.

em personificar a imagem geográfica do território brasileiro, reconhecendo neste um gigante com pernas curtas e sorriso malandro, manipulando as pessoas, as instituições e as normas ideais de um espaço público, para se divertir, fazer samba, proteger os amigos e/ou os ricos. Justamente porque “esse país não tem jeito”.

Tal Brasil singular e personificado é tanto mais significativo sociologicamente que ele nutre e se nutre de construções culturais e intelectuais. Na sociologia, na antropologia, na psicologia social, na literatura, na música popular, um pesquisador pode reencontrar a palavra de muitos dos seus informantes, se ele decide metodologicamente associar as perguntas sobre a orientação motivacional diante da sanção à transgressão, às representações sobre a gestão institucional das normas de trânsito. No meu caso, porém, esta decisão não foi de ordem puramente metodológica. O percurso do trabalho revelou como a própria pesquisadora possuía tal gigante mal feito e malandro enquanto referência sub-reptícia de suas questões sociológicas sobre o Brasil moderno.

A força construtiva do Brasil, enquanto representação causal e explicativa da orientação prática dos atores sociais diante da gestão institucional da transgressão, era efetivamente um componente significativo das minhas próprias representações sociais sobre as relações possíveis entre o trânsito em Aracaju e o Brasil moderno. Lembro-me que o orientador do trabalho, M. Jacques Lautman, perguntou-me uma vez se eu não estaria apreendendo práticas e representações comuns aos mais diferentes trânsitos urbanos como se fossem a expressão de uma suposta singularidade brasileira. Admito tranquilamente, depois dos resultados do estudo, que ele tinha razão. Na época da elaboração do meu projeto eu era vítima de uma “aspiração à singularidade”.

Ir a campo escutar a palavra dos informantes perturbou o que me guiava mais ou menos explicitamente sobre as relações possíveis entre trânsito e modernidade no Brasil. Neste sentido, o jeitinho brasileiro já era para mim, desde o início, uma representação sobre a identidade nacional sociologicamente significativa para compreender as relações dos usuários com a transgressão e as instituições do

trânsito. Entretanto, abordando-o como fenômeno homogêneo, eu só conseguia satisfazer minha aspiração à singularidade do Brasil. Tal aspiração não era apenas um deslize mais ou menos identitário, mas um componente da minha subjetividade relacionado ao fato de que eu sou parte da construção social da realidade brasileira e que esta pertença implica a interiorização de um **estoque social de conhecimentos**³ sobre a modernidade e sobre o Brasil, desde a minha infância até a minha condição de professora e pesquisadora em Ciências Sociais.

À medida que a pesquisa acumulou dados e apresentou problemas analíticos e interpretativos, a tomada do conceito de espaço público como construção social da realidade ganhou força na minha abordagem do trânsito urbano. Eu mantive o problema de pesquisa em limites que me permitiam estudá-lo pensando nas relações entre trânsito, jeitinho brasileiro e modernidade no Brasil. Mas eu reconstruí essas relações a partir de um diálogo constante entre procedimentos indutivos e dedutivos. Limitei-me a técnicas qualitativas de análise, porque elas permitiam-me o aprofundamento da comparação entre discursos e a descoberta de diferenças que me fizeram ver que o jeitinho brasileiro é um fenômeno multidimensional. De tal forma que a homogeneidade do jeitinho que garantia minha "aspiração à singularidade" do Brasil, desfez-se na palavra dos meus informantes.

O jeitinho revelou-se enquanto **capital social**⁴, que media as práticas de ruptura das normas de sanção no trânsito sob a forma de justificativa de fundo da orientação motivacional dos informantes. Enquanto capital, o jeitinho brasileiro diferencia-se segundo a situação social do transgressor diante das instituições e segundo o estoque de conhecimento que este possui sobre a modernidade e o Brasil. Enquanto mediação simbólica transgressor/gestão institucional, o jeitinho, assim como outras representações sobre o Brasil que lhe são associadas, participam

³ Utilizo aqui o conceito de P. Berger e T. Luckman (1990).

⁴ Utilizo este conceito de Pierre Bourdieu (1979), sem contudo abraçar seu construtivismo estruturalista, posto que minha abordagem sociológica é de inspiração historicista e compreensiva.

de uma **reificação**⁵ a priori negativa do Estado-Nação, mas que permite a construção cotidiana de um espaço público desigual e disfuncional, sem que esses atores se comprometam subjetivamente com tal construção, já que tais representações projetam a responsabilidade pela ruptura e pela gestão disfuncional das normas de sanção sobre uma pertença identitária à “natureza” do país ou sobre “as raízes históricas” do Brasil.

Assim sendo, o caráter negativo da reificação pode assumir uma função positiva na dialética **realidade social subjetiva/realidade social objetiva** (Berger/Luckman, 1996:31-68) dos informantes que dominam esse estoque específico de conhecimento sobre o Brasil moderno. Quero dizer que tal reificação estabiliza a relação entre a subjetividade do ator e seu contexto social objetivo, exteriorizando os problemas de adequação entre o que ele declara serem seus valores ético-públicos (ou seja, sua adesão aos princípios de igualdade e impessoalidade das normas de sanção) e o que ele declara ser sua orientação prática diante da transgressão (ou seja, sua adesão às práticas de ruptura dessas normas). É por isso que não me parece sociologicamente paradoxal que o Brasil-pessoa seja ao mesmo tempo rejeitado e desejado em sua pretensão à singularidade. Com efeito, se por um lado as qualidades simbólicas deste Brasil-pessoa exclui o Estado-Nação das representações ideais desses informantes sobre um espaço público em acordo com os princípios normativos modernos de igualdade e impessoalidade, por outro lado tais qualidades se realizam enquanto ganhos estratégicos objetivos e

⁵ Utilizo este conceito seguindo a perspectiva marxiana, mas sem associá-lo ao conceito de alienação como falsa consciência. Reificação é então aqui ato ou pensamento que “coisifica”, quer dizer, que confere realidade objetiva e determinada aos processos de construção social e histórica da realidade dos atores sociais. Assim, se digo que as representações em torno do jeitinho reificam o país, quero dizer que elas definem o Estado-Nação como realidade independente dos atores que aí vivem, interagem, pensam, se organizam, entram em conflito e/ou mudam historicamente. Neste sentido, o Brasil-pessoa de que eu falo é um complemento desse processo de reificação: conferindo ao país realidade independente dos atores, os informantes conferem-lhe também uma subjetividade independente. Ou seja, o Brasil é representado como realidade ao mesmo tempo objetiva e subjetiva, como pessoa que determina as práticas dos atores sociais.

subjetivos: objetivamente, as práticas denominadas jeitinho brasileiro permitem o acesso à possibilidade de transgredir no trânsito sem ser sancionado; subjetivamente, elas permitem a des-responsabilização do ator por suas práticas de cumplicidade estratégica com o funcionamento das instituições de trânsito.

Essa apropriação ao mesmo tempo reificante e estratégica do jeitinho brasileiro não foi a única apropriação manifestada empiricamente. Trabalhando com análise tipológica, eu construí quatro tipos ideais de discurso, dois dos quais se afastam dessa apropriação em sua dupla dimensão. Um deles se afasta da dimensão estratégica da representação do jeitinho, recusando as práticas de ruptura das normas, mesmo quando as considera marca substantiva da identidade nacional – é um tipo de discurso marcado por uma decepção significativa para com seu contexto social. O último tipo ideal caracteriza-se por possuir menos conhecimento sobre esta representação da identidade nacional do que os outros e por não projetar sobre ela a responsabilidade por suas práticas de ruptura das normas de sanção – é um tipo de discurso marcado pela expressão da carência sócio-econômica enquanto justificativa de fundo de sua orientação prática.

Assim, o que a pesquisa evidenciou foi que a apropriação ao mesmo tempo reificante e estratégica das representações em torno do jeitinho brasileiro é efetivamente característica de segmentos sociais, tendo mais capital intelectual e/ou sócio-econômico na construção social do espaço público estudado – os informantes de classe média/intelectualizada e os de classe média-alta. Tal evidência é tanto mais sociologicamente importante que ela foi obtida indiretamente: a construção dos tipos utilizou apenas o critério do conteúdo significativo dos discursos, sem nenhuma pré-classificação dos informantes segundo suas variáveis sócio-econômicas; posteriormente eu verifiquei que cada tipo de discurso correspondia a uma situação social diferente. A análise tipológica possibilitou ainda o reconhecimento de uma diferença significativa entre as situações sociais intelectual ou economicamente privilegiadas e suas idealtípicas apropriações estratégicas da representação do jeitinho enquanto identidade nacional: o tipo correspondendo à situação média/intelectualizada representando-se como “vítima” da identidade nacio-

nal e justificando seus próprios “jeitinhos” como “arma de impotente”; o tipo correspondendo à situação média-alta representando-se como “produto” da identidade nacional, justificando seus próprios “jeitinhos” como prática involuntária determinada por sua pertença identitária.

De tal sorte que a representação do jeitinho brasileiro como identidade nacional, reificando e homogeneizando orientações práticas e simbólicas de atores inseridos num contexto de estratificação social radicalmente desigual, pode encobrir as diferenças de poder e de saber sobre as próprias práticas nomeadas jeitinho brasileiro. Reconstruindo sociologicamente tais diferenças, pode-se descobrir que o gigante artista e malandro, aquele que impede a realização dos princípios normativos de impessoalidade e igualdade porque funciona sob o signo da corrupção e da desigualdade, extrai a sua força e a sua própria existência das desigualdades objetivas e simbólicas dos atores que constroem a realidade social.

Por outro lado, os dados de uma enquête por observação direta permitiram-me sair das artes do jeitinho para encontrar a dimensão imediata do espaço público trânsito – este espaço de deslocamento, esta **rua de passagem** como bem dizem os compositores Lenine e Arnaldo Antunes (Antunes/Leni, 2000). Tal dimensão é atravessada por condições gerais da vida urbana moderna: as interações anônimas face-a-face; as regras de trânsito partilhadas universalmente; a engenharia de trânsito enquanto conjunto aberto e instável de intervenções técnicas e políticas para a regulação das interações no trânsito. Os dados da minha observação, tratados analiticamente e expostos de maneira narrativa, abriram-me os olhos para outras relações e mediações entre o trânsito e o conceito de espaço público moderno.

Em primeiro lugar, as interações imediatas no trânsito de Aracaju enviaram-me aos **esquemas de tipificação** face-a-face da vida cotidiana, definidos por P. Berger e T. Luckmann (Berger/Luckmann, 1996:31-68). Esses sociólogos consideram que os atores sociais, num crescendo indo das interações pessoais até às interações anônimas das ruas, constroem esquemas de definição do outro, cujo grau de flexibilidade é inversamente proporcional ao grau de anonimato do outro diante do ator em questão. Assim, quanto mais o modelo de tipificação do outro é anô-

nimo, abstrato, genérico, mais a interação que se segue cristaliza-se num sentido pré-estabelecido.

Ora, o trânsito é um espaço com alto grau de anonimato entre os atores em interação. De tal sorte que estes possuem esquemas genéricos de definição do outro: o motorista, o pedestre, o ciclista, etc. Minha pesquisa revelou que tais esquemas possuem uma mediação construtiva no estudo de caso: a da engenharia de trânsito, que cristaliza capitais de passagem desiguais entre tipos de usuários diferentes. Esses capitais, que se objetivam na sinalização e na estruturação espacial dos cruzamentos entre diferentes cascos, compõem um modelo de definição de cada usuário fundamentado na desigualdade, orientando sociologicamente as interações concretas e a ocupação dos espaços segundo a potência relativa dos cascos. Assim, revelou-se que a engenharia de trânsito é, em Aracaju, sujeito de significação sociológica fundamental para compreender como usuários com proteção objetiva desigual no trânsito arranjam-se regularmente quando de seus encontros cotidianos pelas vias da cidade.

No entanto, isso não quer dizer necessariamente que a apropriação desigual dos espaços de cruzamento vá se reproduzir sempre num mesmo sentido. A observação direta das interações revelou alguns mecanismos para a ação/interação que podem tanto reforçar o componente da desigualdade da ocupação dos espaços (como é o caso do providencial respeito mecânico dos motoristas aos semáforos, seguido de uma aceleração tão súbita quanto agressiva diante dos pedestres retardatários) como, pelo contrário, corrigi-la ou invertê-la momentaneamente. O que confirma que as normas e os princípios se jogam em aberto num espaço público – se bem que tal jogo não se faz entre atores livres e iguais.

Com efeito, os esquemas de tipificação aparecidos empiricamente no trânsito possuem uma dinâmica capaz de alterar o papel dominante de um tipo de usuário, de acordo com condições espaciais específicas de um cruzamento ou, de acordo com a relação subjetiva de um tipo de usuário para com o próprio esquema social de sua tipificação no trânsito. Eu pude verificar que a supremacia regular dos motoristas de Aracaju para coordenar a regulação espontânea das interações, é sistematicamente quebrada pelos pedestres na praia, onde as condições regulamentares

para a travessia do pedestre, modificadas com a implantação do novo código de trânsito, não correspondem mais ao lugar tradicional da travessia dos pedestres nem às condições de economia objetiva de tempo para chegar à praia. Neste caso, eu pude verificar que os pedestres continuam orientados por sua tipificação inferior no trânsito, já que eles negociam sua travessia deixando a priori um espaço para o casco dominante (o motorista), mas que eles reinterpretam a regra de sinalização coordenando uma regulação espontânea em que eles recuperam seu espaço tradicional de travessia suprimido pela engenharia de trânsito recente.

O caso do ciclista oferece uma outra alteração desses esquemas de tipificação. Ele rejeita sistematicamente a tipificação inferior que lhe é concedida, construindo uma orientação da ação francamente aventureira para com as regras e para com o casco dominante e sem entrar nas regulações espontâneas observadas diretamente. O ciclista imprime à sua ação um sentido individualista, que perturba as interações concretas sem contudo alterar o sentido regular das interações orientadas pelos esquemas de tipificação. Com efeito, sua recusa em aceitar a definição social do ciclista no trânsito de Aracaju, reforça o desprezo do motorista por ele, fazendo do ciclista o usuário mais agredido pelo casco dominante. O ciclista de Aracaju é um perfeito homem do **jeitinho dos fracos** de que fala o teólogo Bernardino Leers (Leers, 1982:43-75): aquele que se "ajeita" individualmente com as regras que classificam-no inferiormente, contribuindo paradoxalmente à reprodução da ordem social por trás dessas regras.

Esses dois casos de alteração dos esquemas de tipificação são importantes porque eles exprimem o caráter flexível, aberto, da dimensão imediata do trânsito urbano. Dito de outra forma, esses casos esclarecem que o capital de passagem, construído sob a mediação da engenharia de trânsito, não se compreende diretamente pelo capital social analisado a propósito da ruptura das normas de sanção à transgressão. De fato, a desigualdade nas ruas de passagem é um dado que se negocia a cada instante, tendo a tipificação dos usuários uma dinâmica instável (um motorista será necessariamente pedestre num outro momento), enquanto que a desigualdade que se joga na ruptura das normas de

sanção segundo o capital social do transgressor, se estabiliza muito mais de acordo com a situação social objetiva desse transgressor e em relação mais próxima com o contexto longo da socialização diferenciada dos atores sociais.

Entre dimensão mediata e imediata do trânsito urbano, a observação do complexo institucional não possibilitou uma coleta sistemática de dados. A observação direta de instituições, que não se mostram diretamente como é o caso das interações imediatas dos usuários do trânsito, teria exigido um investimento longo e custoso, fora das minhas possibilidades durante a pesquisa. Entretanto, a narração de uma sessão espontânea de observação direta da gestão administrativa do DETRAN-SE foi extremamente importante: ela foi a manifestação empírica de que as representações sociais dos atores sobre várias práticas normalmente identificadas com o jeitinho brasileiro correspondem empiricamente a práticas gestonárias que eu pude observar num só dia no gabinete do diretor-presidente. Os resultados analíticos e interpretativos desta observação foram ao mesmo tempo insignificantes quantitativamente e muito significativos qualitativamente. Mas a verdade é que as representações dos atores sociais constituíram meu material empírico de base sobre o jeitinho brasileiro no trânsito de Aracaju. Quero dizer com isso que a dimensão institucional do meu sujeito de tese é a instituição que está na cabeça dos meus informantes.

Ora, de acordo com o que eu pude escutar, apreender e analisar da palavra destes, os disfuncionamentos dessa "instituição das cabeças" são um componente crucial da construção social do trânsito urbano. Eles se exprimem no jeitinho, o jeitinho se exprime neles, revelando-se conexões de sentido entre representações dos disfuncionamentos e justificativas simbólicas para o jeitinho, cuja diversidade relaciona-se à situação social do ator falante: arma de impotentes, para a situação social média mais intelectualizada; capital social e pertença identitária, para a situação social média-alta; imoralidade nacional rejeitada, para a situação média menos intelectualizada; estratégia econômica necessária, para a situação social mais descapitalizada objetiva e intelectualmente. Assim, de modo geral, nas orientações práticas e simbólicas dos atores sociais a respeito da gestão institucional do trânsito, o jeitinho

brasileiro mostra seu caráter ao mesmo tempo ilusório (tendo em vista sua suposta homogeneidade enquanto identidade nacional), construtivo (porque esta representação faz parte da orientação motivacional ou justificativa dos atores diante da gestão institucional das normas de sanção) e sociologicamente significativo (já que se trata de uma representação que passeia entre as Ciências Sociais, a produção cultural e artística e a socialização dos atores sociais no Brasil).

Com efeito, um espaço público moderno é uma dinâmica constituída pela experiência social dos atores, por sua socialização e por sua classificação nas possibilidades concretas de acesso aos bens sociais objetivos e simbólicos. A gestão dos princípios normativos modernos é também uma das referências para a orientação simbólica dos atores e, enquanto tal, é também um componente da construção social do trânsito. Sendo assim a **tensão validade/factualidade** dos princípios normativos (Habermas, 1997:15-55), inscrita na regulação concreta deste espaço público, combina-se aos elementos pontuados acima, configurando os conteúdos das representações e das orientações motivacionais e justificativas dos atores diante das normas e da gestão institucional das normas. No caso de Aracaju, as representações sobre a regulação e a gestão institucional das normas de sanção, foram finalmente um instrumento analítico precioso para compreender a tendência à homogeneização das representações sobre o jeitinho brasileiro.

Sendo fato que as normas igualitárias/impessoais e sua gestão estão no âmago do papel simbólico do Estado-Nação na construção social da modernidade, as representações sobre a gestão normativa concreta são facilmente projetadas sobre as representações da identidade nacional. Sobretudo se o ator falante é confrontado a questões que tematizam diretamente a ruptura das normas de sanção à transgressão. Mas tais projeções não mascaram necessariamente a diversidade e a instabilidade sociológicas da apropriação do jeitinho brasileiro enquanto representação da identidade nacional.

Para não cair na armadilha de uma representação homogênea do jeitinho, é preciso estar atento à palavra do outro e se afastar de teorias científico-sociais sobre o jeitinho - pois que estas fazem também parte do contexto histórico e social da modernidade no Brasil. Foi assim que a

pesquisa reconstruiu analiticamente a diversidade de apropriação do jeitinho brasileiro em seus vínculos com a situação social relativa do ator falante: são aqueles informantes que mais têm capital social sobre o papel simbólico do Estado-Nação na modernidade, os mesmos que mais reificam o jeitinho enquanto identidade nacional homogênea. Além disso, são eles os mesmos que mais têm acesso às variadas práticas de ruptura das normas de sanção denominadas jeitinho brasileiro.

Eu não quero, entretanto, afirmar que este trabalho seja uma desconstrução das teorias sobre o jeitinho brasileiro. Eu procurei estabelecer um diálogo seletivo e crítico com elas, baseado constantemente na análise dos dados e nos objetivos da pesquisa. Acredito que a tendência social à homogeneização das representações sobre o jeitinho nutrem as teorias e a produção cultural brasileira, assim como tais teorias podem, em retorno, nutrir esta tendência. Neste sentido, a convergência entre letras de canções tematizando o Brasil e os discursos idealtípicos dos informantes, convergência metodologicamente inserida na construção dos tipos ideais de discurso, é uma expressão dessa dialética. Aliás, minha pesquisa por entrevistas revelou como minha realidade social subjetiva e minha situação social objetiva no contexto da estratificação social brasileira são próximas de um tipo ideal de orientação cujas representações sobre o jeitinho parecem-se enormemente com as minhas próprias representações anteriores sobre este fenômeno. Sendo assim, sustentando uma perspectiva sociológica compreensiva de inspiração weberiana (Weber, 1992:107-153), meu diálogo crítico com teorias do jeitinho não me impediu de render-me a evidências que as confirmam parcialmente.

Eu concordo quando a psicóloga Mériti de Souza (Souza, 1999:12-135) associa as representações do jeitinho a uma **dupla fantasia** sobre a modernidade, idealizada no estrangeiro e desvalorizada no Brasil. Mas eu traduzo sociologicamente suas noções saídas da psicanálise, para dar conta do fato de que a reificação da modernidade contida em tais representações não pode ser interpretada como um fenômeno universal dos atores sociais brasileiros, porque os seus conteúdos não são apropriados nem num mesmo sentido nem apresentam a mesma força no universo simbólico do conjunto dos informantes. Neste aspecto, eu devo

mais à leitura do jeitinho feita pelo teólogo Bernardino Leers (Leers, 1982:43-75): foi ele quem me abriu os olhos à pluralidade das práticas nomeadas jeitinho brasileiro e às interdependências entre os diferentes jeitinhos e a desigualdade de poder social, político e econômico na sociedade moderna brasileira – essas diferenças de onde saem os capitais sociais diferentes dos atores, no que se refere às práticas e às representações associadas ao jeitinho brasileiro.

Beneficiando-me dos trabalhos de um e de outro, os dados da minha pesquisa puderam me chamar a atenção para a articulação entre situação social, estoque de conhecimento sobre a modernidade e estoque de conhecimento sobre o jeitinho brasileiro. Em outras palavras, dialogando com Mériti de Souza, Bernardino Leers e meus dados, eu pude interpretar a representação do jeitinho brasileiro em seu conteúdo de capital cognitivo diferenciado, em seu efetivo poder de construção social do espaço público estudado – o que me autoriza a defini-lo como uma significativa modalidade de mediação objetiva e simbólica entre os atores e a gestão institucional da transgressão no trânsito.

Finalmente, eu acredito que pude apreender uma convergência de sentido entre as duas dimensões do trânsito de Aracaju, estudadas enquanto espaço público brasileiro: os diferentes tipos de usuários constroem um “trânsito das ruas” onde a potência objetiva e relativa de cada casco (a fragilidade absoluta do corpo do pedestre, a fragilidade flexível da bicicleta, a força metálica do automóvel, etc) é mediada pela engenharia de trânsito, o todo configurando capitais de passagem desiguais, construindo socialmente uma desigualdade a priori objetiva entre os tipos de casco: no “trânsito das cabeças”, as práticas e as representações sobre o jeitinho brasileiro são também mediadas pela desigualdade dos capitais sociais dos usuários diante da possibilidade de ruptura das normas impositivas/igualitárias referentes à transgressão no trânsito.

O sentido da desigualdade dos capitais de passagem não pretende ser utilizado aqui para explicar o sentido da desigualdade dos capitais sociais diante das instituições, nem vice-versa. Isso porque eu não abordei o trânsito como uma totalidade cujas relações entre as partes possam ser facilmente aprisionadas intelectualmente ou socialmente. Mas tais sentidos, apreendidos a partir de enquêtes empíricas diferentes,

não são incomunicáveis, posto que eles fazem parte de um mesmo contexto histórico e social de modernidade. A convergência de que falei entre dimensão imediata e dimensão mediata do trânsito de Aracaju, a partir da análise dos capitais de passagem e dos capitais sociais, revela-se então numa afinidade entre os esquemas de tipificação do outro e as práticas representadas como jeitinho, que encontra uma fonte macrosociológica no contexto sócio-histórico da modernidade no Brasil: na sua esmagadora desigualdade social objetiva e simbólica.

Isso não quer dizer que as interações na rua só façam reproduzir os capitais de passagem: a negociação entre os cascos manifestou diferentes maneiras de referência à construção dos capitais de passagem oferecida pela engenharia. Nem que os capitais sociais determinam de forma absoluta a realidade subjetiva dos atores sociais em suas orientações motivacional e simbólica sobre o trânsito: a análise das entrevistas revelou que a homogeneidade da situação social dos informantes de um tipo ideal pode ser perturbada por informantes "híbridos", cujas variáveis sócio-econômicas são um pouco diferentes, mas cujo sentido do discurso os insere decididamente na orientação dessa situação social objetiva que não é exatamente a sua. Com efeito, a mobilidade social e a dinâmica entre situações sociais variadas são um fato significativo nas sociedades urbanas modernas, nestas sociedades em que os modelos de socialização não são fechados em "regiões finitas de sentido".

Todavia, o caráter construtivo e a dimensão sócio-histórica das interações imediatas, das orientações das práticas e das representações sobre a transgressão e a sanção, se manifestam empiricamente nos capitais de passagem, nos capitais sociais e no fato de que esse espaço público é mediado por um estoque social de conhecimentos bastante potente sobre a desigualdade social enquanto modelo de tipificação do outro e de gestão institucional das normas no Brasil. Em outros termos, se não é possível determinar a ação imediata pelo discurso nem a orientação motivacional/justificativa pela situação social objetiva, eu compreendo com Berger e Luckmann que a linguagem "pode tornar-se o depósito objetivo onde se acumulam em grande número intenções e experiências que ela pode então conservar no tempo e transmitir às gerações" (Berger/Luckman, 1996:56).

No meu estudo de caso, este papel da linguagem se manifestou empiricamente na palavra dos informantes sobre as práticas desiguais de ruptura das normas de sanção e, em sua afinidade de sentido com a linguagem corporal da ação/interação entre cascos mediada pela engenharia de trânsito. Repetindo de outra maneira, este papel manifestou-se como um estoque social de conhecimentos que diz que os brasileiros são fundamentalmente desiguais diante da norma e que a "culpa" disso é de um Brasil-pessoa ou de uma determinação econômica da realidade social objetiva em geral. Este estoque possui nitidamente uma potencialidade de reprodução dos disfuncionamentos normativos da gestão institucional do trânsito de Aracaju, porque ele se associa intimamente a uma concepção de construção social da realidade exterior à atividade dos atores sociais concretos. Melhor dizendo, os atores sociais do trânsito de Aracaju não se representam como sujeitos construtivos do espaço público trânsito, mas como produtos ou vítimas de uma identidade nacional contrária aos princípios ideais de um espaço público moderno (para os informantes de situação média-alta ou média/intelectualizada) ou, de uma determinação econômica da vida social (para os informantes de situação média/não intelectualizada ou baixa).

Enfim, o olhar sociológico sobre o Brasil-pessoa sub-reptício das minhas motivações iniciais pôde ser reconstruído por um processo de abertura à palavra e à ação social visível do outro. Neste sentido, a principal motivação para enfrentar novos problemas de pesquisa sobre espaços públicos brasileiros se situa ainda entre minha condição de socióloga e minha condição de parte deste contexto social: situa-se na desnaturalização das representações sobre a identidade nacional enquanto necessidade ao mesmo tempo metodológica e subjetiva, para que a construção sociológica e social de um espaço público seja compreendida como tarefa de atores sociais e históricos em interação de alteridade, e não como fato de um ser pré-determinado espacial e temporalmente.

RESUMO

Este artigo aborda o trânsito de Aracaju enquanto espaço público moderno, entre duas dimensões diferentes da expressão da regra e de sua transgressão: a dimensão imediata das interações entre usuários diferentes e a dimensão mediata da gestão institucional da transgressão. Sem estabelecer relação de causa e efeito entre essas dimensões, considera-se que tanto as interações imediatas quanto as representações mediatas sobre a regulação institucional do trânsito são uma construção social da realidade mediatizada pelo contexto sócio-histórico do Brasil moderno. Assim, entre a desigualdade observada nas ruas e a desigualdade manifestada nas representações sociais, este artigo reconstruiu a significação sociológica do que os informantes representam sobre a identidade nacional brasileira, a modernidade e a desigualdade social, na construção cotidiana do espaço público trânsito.

Palavras-chave: trânsito, espaço público, modernidade, Aracaju.

ABSTRACT

This article looks at Aracaju's traffic as a modern public space, between two different dimensions, the immediate and long-term institutionalized from the rule's expression and the breaking of rules. Within these two dimensions, it will look at the immediate interactions among different users and the long-term institutionalized management of law breaking. It can be considered that both, immediate interactions and long-term representations of institutional regulation, are a construction of reality, turned into a media event by the socio-historical context of modern Brazil. Thus, between inequality in the streets and inequality in "people's minds", this article has reconstructed the sociological significance of how actors represent the Brazilian national identity, modernity and social inequality, in the daily construction of the public traffic space.

Keywords: traffic, public space, modernity, Aracaju.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, A.; LENINE. Rua da Passagem (Trânsito) **Na Pressão**, 2000.

BOURDIEU, Pierre. **La Distinction: Critique Sociale du Jugement**. Paris: Les Editions de Minuit, 1979.

BERGER, P.; LUCKMAN, T. **A Construção Social da Realidade**. Petrópolis: Vozes, 1990.

DE SOUZA, M. **A Experiência da Lei e a Lei da Experiência: Ensaio sobre Práticas Sociais e Subjetividade**. Rio de Janeiro: Revan, 1999.

GOFFMAN, E. **La mise en scène de la vie quotidienne: les relations en public**. Paris: Editions de Minuit et Erving Goffman, 1973.

HABERMAS, J. **Droit et Démocratie**. Paris: Gallimard, 1999

LEERS, B. **Jeito Brasileiro e Norma Absoluta**. Petrópolis: Vozes, 1982.

WEBER, M. **Metodologia das Ciências Sociais (Parte 1 e Parte 2)** Campinas: Cortez, 1992.