

# Evitação e afastamento como dispositivos morais da gramática da desconfiança: Uma leitura pragmatista do deslocamento urbano pela 'violenta' cidade do Rio de Janeiro

**Vittorio Talone**

Doutorando do Iesp/Uerj

Recebido em: 07/11/2016

Aprovado em: 21/12/2017

Retomando as principais bases do conceito de confiança, e por meio de um trabalho de campo em linhas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, proponho neste artigo a compreensão da desconfiança como uma gramática que disponibiliza dispositivos morais, como a evitação e o afastamento. Auxiliado por uma abordagem pragmatista, analiso como passageiros pagantes lançam mão de tais dispositivos ao se depararem com pessoas, lugares e procedimentos de ação por eles entendidos como possivelmente danosos à própria integridade física e patrimonial. São instrumentos mobilizados para fazer as atividades rotineiras terem continuidade.

**Palavras-chave:** desconfiança, violência urbana, dispositivos, pragmatismo, ônibus

**Avoidance and Withdrawal as Moral Devices of the Grammar of Distrust: A Pragmatist Reading of Urban Mobility Through the Violent City of Rio de Janeiro** proposes an understanding of distrust as a grammar that provides moral devices, such as avoidance and withdraw. Supported by a pragmatist approach and through a fieldwork in bus lines, I analyze how paying passengers mobilize these devices when facing people, places and action procedures perceived by them as potentially harmful to their own physical and patrimonial integrity: these are instruments mobilized by individuals to make their daily activities endure.

**Keywords:** distrust, urban violence, device, pragmatism, bus

## Introdução

– Ah, teve assalto na frente. Tô bamba ainda. Estava no ônibus vindo para cá [*na altura da Candelária, centro do Rio de Janeiro*], querendo passar pela Central. Perguntei para o rapaz que estava atrás de mim na fila se passava. Ele respondeu direitinho até. E na minha frente tinha entrado um rapaz falando no celular. (...) Entramos e já fiquei lá atrás perto da porta de saída, porque queria saltar rápido, na Central, né? Do nada, só vi o moço que estava atrás de mim tirar aquela coisa preta de debaixo da camisa, nem quis olhar direito. Acho que era uma 38, sabe? Foi direto em cima de um rapaz e disse: “Me passa o dinheiro que você pegou no banco agora”. O cara nem olhou para o bandido, só passou aquele bolão de dinheiro. (...) Para você ver, não dá mais para saber, sabe? Era o cara que estava comigo na fila. Falei com ele. Aí ele entra lá e assalta, não dá para confiar mais em ninguém. (...) Não dá para saber. Ah, agora isso vai ficar na minha cabeça, sabe? Vou ficar pensando e pensando nisso; assusta de um jeito que... Até decidi ir para casa logo. (Usuária de ônibus)

O relato teve lugar em uma quinta-feira, 27 de março de 2014, ao meio-dia. Foi feito por uma passageira de aparentemente pouco mais de 50 anos, após entrar, nitidamente abalada, em um ônibus da linha 498 (Penha Circular-Cosme Velho) no sentido Penha Circular – Zona Norte do Rio de Janeiro – e dizer ao trocador e a quem mais estava por perto: “Tomara que não assaltem esse ônibus”. Ao fim da exposição de sua experiência, uma das conclusões da usuária do sistema de transporte urbano foi não haver mais como se sentir segura no Rio de Janeiro, pois não poderíamos mais confiar em ninguém.

Neste artigo, apresento reflexões a respeito dos conceitos de confiança e desconfiança. Mostrarei o papel desempenhado pela desconfiança no deslocamento de passageiros pagantes e funcionários de três diferentes linhas de ônibus do Rio de Janeiro. Como apontei em pesquisa anterior (TALONE, 2015), a cidade é compreendida pelos atores que por ela se deslocam como efetivamente “violenta”, permeada por “perigos” múltiplos como roubo, furto, agressão, tiroteios, arrastões, entre outros signos representados socialmente como “violência urbana” (MACHADO DA SILVA, 1993; MISSE, 1999; PORTO, 2006). Com isso, evidenciarei formas de agir nesse cenário, componentes do que proponho ser uma “gramática da desconfiança”, principalmente pelos dispositivos da evitação e do afastamento<sup>1</sup>, que permitem a continuidade da rotina, na compreensão dos próprios passageiros pagantes.

A confiança e a desconfiança de que trato aqui dizem respeito às ações humanas orientadas para o futuro (GIDDENS, 1991; HARDIN, 1996), uma estratégia para lidar com a incerteza, perigos e riscos.<sup>2</sup> Quando há certeza sobre o que ocorrerá no futuro, não há necessidade de mobilizar dessa forma a confiança – denominada *trust* em inglês (SZTOMPKA, 2006) –, investida apenas em ações humanas, em suas construções e nas pessoas que se relacionam. Enquanto a confiança seria uma estratégia para lidar no presente com as imprevisibilidades da vida (GAMBETTA, 1988), compensando a falta de informação sobre os outros e suas intenções, a desconfiança (*distrust*) seria uma aposta negativa no comportamento alheio, igualmente futuro, em relação ao qual assume-se uma postura defensiva (SZTOMPKA, 2006). Trabalho, então, os conceitos de confiança e desconfiança dirigidos a considerações sobre a ação humana em que se dá a capacidade ou a habilidade dos atores de perceber, diferenciar e agir de formas variadas frente a perigos e riscos.

Minha aposta analítica é que, pensando o cenário urbano carioca e sua violência urbana, a desconfiança precisa ser considerada algo mais do que uma antítese da confiança, um resíduo lógico dela. Proponho a desconfiança como um conjunto de dispositivos com suas particulares regras de funcionamento, mobilizados pelos atores na gerência de suas ações em suas trajetórias pela cidade, não sendo simplesmente uma emoção, mas sim uma gramática.

“Gramática” é aqui entendida como um quadro generativo de indicações e orientações para a performance discursiva – o que pode dizer respeito tanto à dimensão da expressão de linguagem quanto à expressão do agir. Trata-se, então, de algo que configura repertórios de ação, interpretação e interação, o que, dessa forma, se liga à prática.<sup>3</sup> A questão analisada passará, então, pelo modo como os atores sociais mobilizam esses elementos no decorrer de seus deslocamentos, sendo a evitação e o afastamento os principais dispositivos a serem destacados.

Assim, mostrarei como a desconfiança pode sustentar a continuidade da rotina, distintamente do que se pode depreender de outras pesquisas sobre *trust* e *distrust*. Trata-se de um olhar possível por meio de uma abordagem pragmatista – tanto americana (JAMES, 1907) como francesa (BOLTANSKI e THÉVENOT, 2006) –, em que temos um aparato para compreender uma ação a partir de seus efeitos, atentando às consequências do que é concretizado pelos atores estudados. Aqui, pensaremos por uma matriz que, segundo Werneck (2012a), constitui o arcabouço de sustentação de uma sociologia da moral que leve a sério a agência competente (GARFINKEL, 1967) dos atores.

Destaco a seguir o mapa do trabalho. Os conceitos de desconfiança e confiança podem apresentar muitas dimensões, trabalhadas de formas diferentes por uma série de distintas perspectivas sociológicas. Dessa forma, faz-se necessário apontar e analisar inicialmente enfoques-chave que sugiro subjazerem à maioria das concepções sobre os conceitos a que tive acesso, ainda mostrando as definições em que me apoiarei para propor a gramática da desconfiança. Ela será a concentração da segunda parte, em que destacarei suas bases. Finalmente, avançando no artigo, a questão substantiva estará justamente nas situações de viagens de ônibus em que a confiança é rompida, e as pessoas mobilizam práticas de desconfiança para dar continuidade à rotina. Assim, evidenciarei os dispositivos mencionados.

A pesquisa baseia-se em um trabalho de campo em três diferentes linhas de ônibus que oferecem serviço à cidade do Rio de Janeiro: 332 (Castelo - Taquara), 474 (Jacaré - Jardim de Alah) e 498 (Penha Circular - Cosme Velho). Elas foram escolhidas por cortarem diferentes partes da cidade, passando por regiões relevantes no que diz respeito ao tráfego de veículos e pedestres – principalmente na Zona Norte, mas também nas Oeste e Sul –, e por abarcarem em seus itinerários áreas com altas nos índices de roubos a coletivos em 2014 – quando foi realizado o trabalho de campo – em comparação com 2013. A análise tomou forma por meio da observação participante nos coletivos entre março e maio de 2014 e em setembro do mesmo ano. Entre setembro e dezembro, foram realizadas entrevistas com passageiros pagantes e funcionários das linhas citadas.

## Os conceitos de confiança e desconfiança

A discussão sobre confiança, como apresenta Guido Möllering (2001), pode ser encontrada desde Simmel (1950 [1908]; 1990 [1907]), que realizou reflexões influenciando ainda hoje o debate a respeito do conceito. Mas penso a temática levando em conta uma bibliografia desenvolvida nos últimos 30 anos, como pode ser conferida em Sztompka (2006, pp. 16-17) e Möllering (2006).

A confiança é objeto central no contexto das relações, no que diz respeito às ações voltadas para o futuro (SZTOMPKA, 2003), pois não há como prever de forma segura o que vai acontecer. No entanto, ela não seria conclusiva em relação à imprevisibilidade da vida, pois sempre envolveria certo tipo de desamparo por parte daquele ou daquilo em que pode vir a confiar ou não. Ela implica necessariamente a própria falta de certeza definitiva e/ou autonomia em relação ao outro.

Confiança e desconfiança se definem apenas situacionalmente. No caso de uma viagem de ônibus, as situações incluem quem está compondo o grupo de passageiros e funcionários dos veículos, as experiências passadas dessas pessoas, os horários em que a viagem é realizada, o lugar da cidade atravessado e os moradores da região, por exemplo. São, ainda, situações que podem ser influenciadas pelos elementos que caracterizam a cidade do Rio de Janeiro como “violenta” (MACHADO DA SILVA, 2010).

Niklas Luhmann (1979, p. 68) afirma que a confiança precisa ser “perceptível”, pois os atores são cientes a respeito de sua precariedade, procurando elementos seguros nos outros e nas coisas para que ela possa se concretizar. O autor, com isso, propõe que a confiança é um instrumento que procura restringir a complexidade do futuro, sobre o qual carecemos de informação (LUHMANN, 2000), ainda que não seja definitiva em relação a esse fator.

Hardin (1996) propõe que experiências alternativas às que costumeiramente vivenciáramos na rotina são fontes de mudanças de relações no decorrer dela, pois estabeleceriam uma nova base para se pensar o convívio. Com isso, o autor coloca que os comprometimentos mais fortes que assumiríamos com outras pessoas e coisas seriam aqueles moldados por nossos interesses: a comunalidade de interesses entre os agentes envolvidos seria o elemento fundamental em uma situação de confiança (HARDIN, 2004).

Logo, desconfiança e confiança envolveriam um tipo de expectativa em torno de algo que, nas considerações das pessoas que vivenciam um determinado momento, provavelmente ocorrerá em um tempo futuro, como mostra Trajtenberg (2006) ao rever a bibliografia sobre confiança. Giddens (1991) propõe que ambos os conceitos se referem a expectativas passíveis de serem frustradas ou desencorajadas, mas que a condição principal de requisitos é a falta de

informação plena. Tendo, então, a confiança e a desconfiança um vínculo complexo com a informação (GAMBETTA, 1988), estão basicamente vinculadas à contingência.

Chateauraynaud (2012) mostra como certos fatos marcantes em um determinado contexto podem colocar em xeque modelos convencionais de antecipação de riscos. Dessa forma, não se poderia esperar que os fatos posteriores confirmassem um medo ou uma ameaça para que as precauções necessárias fossem tomadas – para que se confiasse ou não –, assumindo uma atitude em relação a um possível perigo. A confiança nessas circunstâncias estaria definitivamente rompida, não se poderia mais acreditar em nenhuma forma de controle do risco. Assim, a confiança passaria a ser estabelecida com base no andamento presente de uma situação, nas contingências e nas considerações das pessoas a partir de experiências passadas.

Realizadas essas primeiras colocações, deve-se salientar que grande parte dos autores destacados até aqui veem aqueles que mobilizam a confiança e a desconfiança como intencionalmente racionais, no sentido de que tentariam reduzir o risco de uma expectativa mal colocada por levar em conta a predisposição e a motivação de outros. Tratar-se-ia de calcular informações disponíveis sobre os potenciais confiados. Ou seja, é abordada uma dimensão racional da confiança. Mas há nessas obras uma exigência conceitual – também necessária para que sejamos capazes de falar da confiança e da desconfiança neste trabalho – de que uma situação apresente *trustors*, aqueles que confiam ou desconfiam, e *trustees*, aqueles ou aquilo em que(m) se confia ou não. Um não possui informações decisivas sobre o outro. Pois a relevância do conceito se deve justamente à vulnerabilidade e à incerteza na relação entre esses dois elementos em uma dada situação, como será mostrado ao explorarmos as situações de viagens de ônibus.

Möllering (2001; 2006) destaca, fundamentado em dois estudos de Simmel (1950 [1908]; 1990 [1907]), que considerar o mero conhecimento indutivo fraco como confiança é inadequado. Os indivíduos poderiam viver a rotina sem uma preocupação constante com perigo; apenas determinadas circunstâncias despertariam neles um alerta. É com isso que Möllering retorna a Simmel, este teria considerado um elemento a mais no processo de confiar, como podemos constatar na divisão que propõe: interpretação, expectativa e suspensão.

A interpretação é como um *input*, o contato com a realidade, os dados a servir de bases e razões para confiar. A expectativa constitui o *output*, o resultado do processo cujo significado pode ser positivo (confiança) ou negativo (desconfiança). Como o vínculo entre os dois primeiros elementos é frágil, requer-se um terceiro elemento intermediário: Möllering o chama de suspensão, que permite a confiança a operar mediante um “salto de fé”. Ou seja, informações racionais, funcionais, quaisquer que sejam observáveis, não constituem a base exclusiva da confiança e da desconfiança, já que é a singularidade que constitui a brecha preenchida pelo salto em que se permite a efetivação

de uma ação. São as particularidades de uma ocasião que levam à mobilização de práticas de confiança ou desconfiança para a concretização de uma ação.

Portanto, além de estarem ligadas ao futuro e à falta de informação sobre o que ocorrerá nele – de forma que acabamos por considerar as contingências de uma determinada situação, que podem nos levar a “baixar a guarda” ou não –, em situações que incluam pelo menos um *trustor* e um *trustee*, a confiança e a desconfiança envolvem momentos em que as pessoas podem se sentir vulneráveis, produzindo expectativas em relação às suas ações porvindouras. No caso deste estudo, analisarei os efeitos de considerações sobre elementos que caracterizam a violência urbana, em que as pessoas passam a projetar sobre o futuro na forma de expectativas negativas. Porém, é uma operação muito mais complexa do que um simples risco redutível a um cálculo, pois envolve elementos distintos – inclusive a fé – dependendo das conjunturas de cada situação, de cada pessoa que mobiliza a desconfiança, em que contexto está sendo movimentada, entre outros elementos.

Assim, visando nos aprofundarmos na compreensão sobre a confiança e a desconfiança, atentemos ao “futuro”, para, com o olhar pragmático (JAMES, 1907; DEWEY, 2007; BOLTANSKI e THÉVENOT, 2006; WERNECK, 2012b) que marca esta análise, observar suas consequências práticas passíveis de ser constatadas. O olhar para o passado só é feito na medida em que ele influi relevantemente no porvir, como no caso dos signos da violência que despertam a mobilização de práticas de desconfiança, analisado mais adiante. O significado de uma proposição aqui, bem como sua verdade, apenas pode ser reconhecido e verificado a partir do teste de suas consequências (JAMES, 1907).

Embora os estudos sobre confiança destacados até então descrevam uma fenomenologia empírica perfeitamente adequada, a presente leitura se diferencia das demais, sobretudo porque indica não ser necessário haver reflexividade e cálculo nas práticas de confiança e desconfiança. Elas podem ser operadas de forma “inconsciente” pelos atores. O exposto sobre o que as pessoas pensam a respeito de tais práticas se dá *a posteriori*, após as situações vivenciadas, a partir da compreensão sobre as práticas concretizadas, efetivadas (WERNECK, 2012b).

Por fim, há um elemento da bibliografia a ser comentado: os autores citados consideram, em seus estudos e seus contextos, que apenas a confiança permite a continuação da vida social. Sztompka (2006) propõe que a desconfiança destruiria a cooperação, levando à impossibilidade de construção da vida social. A afirmação é sustentada em Gambetta (1988, p. 219): “Se a desconfiança é completa, a cooperação vai falhar entre os agentes livres”. Em termos funcionalistas, Luhmann (1979) também entende confiança como pré-requisito fundamental para que a sociedade não desemboque no caos ou no medo, o que paralisaria a capacidade de decisão em todos os níveis. Möllering (2001) mobiliza Simmel, mostrando que “sem a confiança geral que as pessoas têm umas nas outras, a sociedade em si se desintegraria” (Simmel, 1990, p.

178). Apenas a confiança e seus efeitos, mesmo com suas definições variando para os diferentes autores, sustentariam a vida social e permitiriam a continuidade das atividades rotineiras.

Com essa pesquisa quero destacar que, na nativamente considerada “violenta” cidade Rio de Janeiro (TALONE, 2015), a desconfiança resulta como elemento analítica e praticamente relevante de mediação nas relações interpessoais urbanas, e toma forma em variadas situações da vida cotidiana. A desconfiança participa do processo de continuidade da rotina e compõe a mesma: as pessoas concretizam suas ações e prosseguem em suas atividades corriqueiras, ainda que frente a um perigo ou risco, e se relacionam de forma problemática – no sentido de Dewey – com outros atores. Trata-se de uma realidade distinta da qual os conceitos de confiança e desconfiança expostos acima foram pensados e desenvolvidos. Dessa forma, pretendemos expandir o horizonte de possibilidades cognitivas sobre o conceito.

A desconfiança serviria como alerta contra uma exposição desatenta a terceiros. Partindo de uma análise de ação racional, Ullmann-Margalit (2002) mostra que a “segurança” é o carro-chefe dessa aposta, minimizando perdas potenciais, avessa ao risco. A desconfiança seria “a aposta mais segura” (Idem, p. 534), pois para algumas pessoas o “mal” de perder seria mais relevante que o “bem” a ganhar. A desconfiança, ainda que possa causar um dano modesto, protegeria quem a mobiliza do outro, julgado como “desconfiável”. E, embora a intenção final da autora seja analisar como, a partir dessas considerações, se pode chegar a um cenário de confiança (Idem, p. 548), não pensando a possibilidade de um cenário em que a rotina se mantenha por constantes manifestações da desconfiança sem vias à confiança, há aqui importantes ponderações sobre situações de proeminência da desconfiança e sua potencialidade em determinados contextos.

Minha intenção nos dois próximos tópicos será, a partir dessas reflexões iniciais, mostrar que a desconfiança é uma gramática que disponibiliza dispositivos produtores de consequências, carregando elementos morais que permitem a efetivação (WERNECK, 2012b) de ações e a continuidade da rotina. A desconfiança é, então, uma operação social que, partindo de considerações negativas sobre um terceiro com quem se tem contato imediato, é efetiva.<sup>4</sup>

### **A gramática da desconfiança – ou como começar a se preocupar e mobilizar práticas de precaução**

A gramática da desconfiança consiste em um conjunto de elementos, operações, falas e formas de agir de que os atores lançam mão nas situações por eles experimentadas, permitindo a efetivação de ações baseadas em determinadas circunstâncias sustentadas por expectativas

negativas. Mobiliza-se a desconfiança, pois a partir dela se limita a potencialidade de ação de terceiros – os *trustees*.

Volto aqui a Boltanski e Thévenot (2006 [1991]): se as pessoas discutem, brigam, acusam, argumentam e se justificam, por exemplo, estabelecem quadros de referência que adotam como ideais. Apresentam, então, uma capacidade moral que dialoga e indica a alocação de suas ações em diversas gramáticas morais – são gramáticas situadas da vida social. A gramática da desconfiança apresenta lógicas situadas e relacionadas a conjuntos de indicações que levam os atores a adotarem práticas competentemente frente a um perigo ou risco. Trata-se de lançar mão eficientemente de coisas do mundo para dar conta das ações/situações vivenciadas.

Assim, sugiro que a gramática da desconfiança exige das pessoas inicialmente, para ser mobilizada, um estado alerta: um momento de zelo e vigilância própria em relação aos outros, a ser despertado em certas situações. É uma forma prudência com os elementos que podem compor uma determinada viagem de ônibus e gerar expectativa(s) negativa(s) sobre o que alguém pode vir a fazer, levando em consideração experiências práticas passadas, lembranças e/ou histórias ouvidas. Isso envolve a relação com diferentes pessoas, a imprevisibilidade de ação das mesmas, distintas “regiões morais” (PARK, 1967), as linhas utilizadas para locomoção, entre outros elementos que pensamos poder nos afetar. Tal estado é despertado pelos elementos da violência urbana, como antes destacado.

Alguns motoristas da linha 498 evitam passar à noite em uma rua deserta de Bonsucesso, na Zona Norte, por causa do que pode vir a acontecer, ou seja, porque a projetam como perigosa. Passageiros pagantes ficam atentos aos jovens que embarcam sem pagar nos ônibus na Central do Brasil, por terem ouvido histórias sobre como os eles costumariam praticar furtos. Certos passageiros observam desentendimentos entre usuários e motoristas no decorrer de uma viagem de ônibus, mas não se posicionam diante da situação, por entenderem que uma intervenção poderia gerar mais conflitos, intensificando o que já está em curso e tomando direção rumo a um quadro imprevisível, com agressões por exemplo. Da mesma forma, há também passageiros que não se manifestam contra os motoristas, ainda que presenciem ações imprudentes, por projetarem uma reação agressiva à crítica. Mulheres prestam atenção à forma de agir dos homens em um ônibus cheio, para evitar contato com alguém que poderia assediá-las.

Um passageiro pagante do 332 conversou comigo na altura da Taquara, na Zona Oeste, sobre jovens que utilizariam o ônibus pela região, “principalmente os da Cidade de Deus”:

– Olha, vou te falar. Os ônibus tinham que ter cabine de polícia, para cuidar dos abusos que acontecem, e um cara da UPA [*Unidade de Pronto Atendimento*], porque tem sempre um que se machuca. (...) Uma vez



tinha um moleque ali [*no assento prioritário*] e a senhora estava em pé. Aí ele começou a falar que era da favela, para tirar o corpo fora, sabe? Quer tirar onda.

Concluindo a história, o passageiro disse que foi se sentar distante do tal jovem.

Uma passageira pagante, procurando me convencer de que certas pessoas agem por “mau caráter”, apenas em benefício próprio, diz: “Depois vem dizer que é do morro e tal, para botar medo”. Na interpretação dela, alguns jovens “tiram onda” porque são residentes de morro, o que lhes permitiria proceder da forma como quisessem, de maneira que os outros passageiros têm de permanecer atentos a quem manifesta esse comportamento.

É tomada a forma de uma “aposta negativa”, gerada a partir de uma expectativa negativa frente à incerteza a respeito do futuro, quando se leva em consideração o cenário do estudo em questão e as experiências no mesmo. As práticas e falas dos usuários pagantes e funcionários dos ônibus são elementos que se moldam de diferentes formas em cada uma das situações constituídas nas diversas viagens de ônibus. E o sentido que as ocasiões parecem adquirir nas considerações de cada um varia de acordo com as ponderações por eles feitas sobre a cidade do Rio de Janeiro.

A gramática da desconfiança pode ser justamente uma das formas como a “violência urbana” se manifesta no mundo, pois se trata de variados dispositivos que marcam uma ação antecipada em relação ao outro por uma aposta negativa nele. Portanto, lidamos com uma gramática generativa em que os agentes apresentam desenvoltura para agir, indicando potencialidade em seus efeitos, e isso se dá por meio dos dispositivos destacados a seguir.

### **Dispositivos da gramática da desconfiança no dia a dia de passageiros pagantes e funcionários dos ônibus**

#### A evitação

Os dois dispositivos que nomeei, indicando como os que têm tomado mais forma como componentes da gramática da desconfiança, mobilizados pelas pessoas no intuito de lidar com riscos e perigos imediatos identificados em uma viagem de ônibus para se sentirem protegidas, são a evitação e o afastamento. Ambos são acionados para anteparar um “outro que pode ser danoso” na sua efetivação de ações, ou mesmo para impedi-lo de estar em uma situação para tal, ou seja, são formas de precaução. Lidamos aqui, como indicam Chateauraynaud e Torny (2000),

com construções sobre a experiência ordinária de perigo, risco e vigilância. Por fim, são dispositivos centrados na interação das pessoas em uma viagem de ônibus.

A evitação pode ser observada nas situações em que pessoas dividem o espaço do ônibus com aquilo ou aquele em que certo foco de perigo é alocado, “levantando barreiras” à possibilidade de ele aja. Também aparece quando se passa por localidades consideradas por elas perigosas. Ou seja, lança-se mão da evitação para impedir os outros de concretizarem ações projetadas como possivelmente prejudiciais.

A evitação toma forma quando se presta atenção; quando fecham-se as janelas ao se passar pelo Centro da cidade, para diminuir o contato com o ambiente externo ao coletivo, reduzindo de antemão a possibilidade de um furto, comum nas representações das pessoas sobre o local; quando usuários pagantes sentam longe dos passageiros que buscam embarcar de graça nos coletivos nas localidades do Jacaré (bairro pobre da Zona Norte), Central do Brasil e autoestrada Grajaú-Jacarepaguá;<sup>5</sup> quando motoristas os mantêm antes da roleta, longe dos passageiros pagantes, para que não cometam atos “perigosos”; quando se trata de descer do coletivo ao achar que algo ruim pode acontecer, como um assalto; quando se embarca no 474 apenas como última alternativa, por estar atrasado e não haver outro ônibus passando em direção a certos lugares, por conta da construção como um ônibus perigoso; quando mulheres localizam estrategicamente objetos em seus corpos para impedir o ponto de contato com passageiros homens; quando pessoas se sentam próximas ao cobrador por acreditar que isso intimida possíveis assaltos; quando pessoas não intervêm ou descem do ônibus quando alguma briga tem lugar, por receio de agressão; quando pessoas pegam um ônibus com trajeto mais longo mas que não passa pela Grajaú-Jacarepaguá, onde ocorrem tiroteios.

Sobre homens que assediam mulheres, mobiliza-se a evitação, pois assim “não [se] dá brecha para que as coisas aconteçam”, como disse uma passageira do 332 após se desvencilhar com força de dois rapazes que praticamente fechavam o espaço do corredor com seus corpos, ao que um disse, rindo: “Não vou fazer nada”. Para lidar com essas situações, as mulheres (aqui *trustors*) procuram sentar ou ficar em pé em lugares sem contato com homens (*trustees*, portanto), assim diminuindo a possibilidade de ação por parte deles. “Gosto de ficar lá atrás; não fico no corredor”, disse uma moradora de Bonsucesso, que considera o tal lugar o melhor em um ônibus lotado, onde poucos esbarrariam nela. “Eu tenho muitas questões de ser homem [que sentará ao meu lado]”, disse uma moradora da Taquara sobre o que evita nos coletivos. “Quando não tem jeito de ter que sentar com alguém, sento no lado do corredor (...). E, normalmente, quando fico em pé, fico em locais em que ninguém possa encostar em mim”, disse uma estudante sobre como age para não ficar encostada em um homem no interior do veículo.

Houve uma situação em que uma menina pediu a pasta de sua amiga para “usar de escudo”, ou seja, impedir o contato físico – e, logo, um possível assédio – com passageiros que passem por ela. A evitação, nesse caso, se torna um dispositivo concreto. Com base em suas expectativas sobre como os homens podem agir em um ônibus e/ou com o decorrer presente de uma situação, certas passageiras lançam mão de diferentes formas para impedir o contato de antemão, para que um possível assédio não se concretize.

Em uma das viagens realizadas à noite pelo 474, três jovens moradores do Jacaré ameaçaram botar fogo no veículo por conta de uma briga com o motorista. Nesse momento, as outras pessoas descem do ônibus, ou seja, abriam mão de permanecer no coletivo para não correr o risco de ver a ameaça se concretizar. Em outros exemplos com jovens do Jacaré ou da Central do Brasil que embarcaram nos coletivos, os demais passageiros sentaram em lugares distantes. Enquanto aqueles ocupavam os assentos da parte traseira do veículo, os outros usuários se dirigiram para os assentos iniciais. Há situações em que o motorista permite a presença dos jovens apenas na parte anterior à roleta, para que não haja contato com outros usuários. Assim, o encontro direto entre os atores citados é restringido, e a possibilidade de ação daqueles entendidos como perigosos pelos passageiros pagantes é reduzida. Trata-se da alocação de uma expectativa negativa nos primeiros.

Alguns passageiros procuram assentos próximos aos trocadores e motoristas à noite, por acreditarem que isso diminui a possibilidade de atuação de certos atores para furtos e roubos. “Me sinto mais segura (...) porque tô perto do motorista e do trocador”; “Ah, se alguém for tentar alguma coisa [*furto, assalto*], não vai tentar com quem tá na frente de um homem, né? Pelo menos eu penso assim”. Sentar próximo aos funcionários das linhas é algo entendido por alguns passageiros como uma atitude de precaução em certos horários, pois evitar sentar em lugares vazios nos momentos em que o ônibus é ocupado por poucos passageiros daria maior sensação de segurança.

Alguns passageiros que se deslocam da Zona Oeste em direção ao Centro podem se utilizar de linhas que passam pela autoestrada Grajaú-Jacarepaguá. Embora possa ser o melhor trajeto, por ser o mais rápido, alguns usuários acabam preferindo linhas que não passem pelo local quando consideram a possibilidade de vivenciar tiroteios no caminho. Apesar das informações conflitantes sobre a recorrência dos tiroteios na região – lembrando que a falta de informação plena é elemento marcante nas situações em que se mobiliza a confiança ou desconfiança –, o que é importante é que elas possuem expectativas – negativas, no caso –, mesmo que pequenas, sobre essa ocorrência em suas viagens de ônibus. Então, a utilização de linhas de trajetos alternativos, ainda que mais longos, em dias em que as pessoas acreditam haver tiroteios na autoestrada, evitando-a, seria um meio de atingir uma autopreservação antecipada.

## O afastamento

O afastamento diz respeito a não autorização de entrada dos atores rotulados de “pivetes”, “cracudos” ou “baderneiros” nos coletivos por funcionários das linhas ou usuários pagantes, com isso buscando diminuir as chances de ação por parte de quem é considerado foco de perigo imediato. Se conseguem embarcar no ônibus, se arriscando pelas janelas ou correndo pela porta traseira no momento do desembarque de outros passageiros, são expulsos. Não são, assim, permitidos na viagem ou reconhecidos como usuários dos coletivos.

Lido a seguir com os momentos em que jovens do Jacaré são expulsos dos veículos e em que motoristas, a partir dessas rotulações, passam direto de pontos onde acreditam haver pessoas a quem julgam “temíveis”.

Muitas vezes, alguns moradores do Jacaré buscaram entrar no ônibus sem arcar com a tarifa. Em certas ocasiões, os funcionários da linha 474 se sentiram incomodados e reclamam, como no caso de um trocador que comentou, aborrecido, com o condutor: “Sacanas. (...) Acham que ninguém vê; o ônibus fica lotado deles rapidinho”.

Em uma segunda-feira, às 9h40, na Avenida Nossa Senhora de Copacabana, próximo ao hotel Copacabana Palace, na Zona Sul, um grupo de dez meninos e meninas aparentando ter entre 10 e 15 anos, alguns sem camisa e a maioria negra, aparentemente vindo da praia, faz sinal para o ônibus em que eu estou com mais nove passageiros e se dirige para a porta traseira do veículo parado. Ao mesmo tempo, no lado de dentro do carro, um passageiro acaba de dar sinal para desembarcar no ponto em que estava o grupo.

O motorista parou no ponto, mas, quando viu os meninos se dirigirem à porta de trás do veículo, não abriu a saída. Cheguei a observar situações nessa linha em que os motoristas não param em pontos apenas com jovens sem camisa, em grupo ou em lugares desertos, não dando carona a eles, o que também configura um caso de afastamento. O diferencial da situação em questão é que havia um passageiro querendo descer do veículo. Com isso, o motorista hesita entre deixar o rapaz descer e correr o risco de os garotos entrarem, ou voltar a dirigir e levar o passageiro até o próximo ponto, o que podia gerar reclamações – como normalmente ocorre quando os condutores não param nos pontos após alguém ter disparado o sinal sonoro-luminoso.

Algumas passageiras, duas delas de forma mais exaltada, demandam que o rapaz salte no ponto seguinte para que, então, o motorista não precise abrir a porta de desembarque, pela qual poderiam, segundo elas, “entrar esses arruaceiros, que – não se sabe, né? – podem assaltar o ônibus” e “meninos que podem fazer alguma coisa”. Em seguida, o próprio motorista decide abrir a porta para o passageiro descer, tentando fechá-la imediatamente. Mas os meninos e as meninas

embarcam e forçam o acesso ao veículo, no intuito de permitir que os colegas ainda do lado de fora subam também. Já dentro do ônibus, eles ocupam a parte traseira do veículo, sentando-se e ficando de pé no entorno dos cinco assentos enfileirados na parte traseira.

No decorrer da situação, uma vez que o ônibus estava parado em um de seus pontos oficiais, duas pessoas embarcadas pela porta da frente se direcionaram para a roleta, mas, ao ver o que estava acontecendo, desistem e descem. Alguns passageiros sentados ao meu lado, quase ao final do ônibus, levantaram-se e foram para perto do trocador, na parte da frente do veículo. Algumas pessoas colocaram suas mochilas e bolsas, antes em seus colos ou deixadas no assento livre ao lado, à frente de seus corpos, segurando-as com os braços.

Uma usuária do coletivo gritou para o motorista dirigir até a delegacia mais próxima e outra, também aflita, o indagou: “Você não vai fazer alguma coisa?”. Isto é, esses usuários pagantes da linha – os *trustors* nessa análise – começaram a exigir uma atitude do condutor frente às circunstâncias que vão dando forma à situação. Observando tudo que estava acontecendo, os meninos gritaram uns para os outros: “Aí, sem bagunça!”. E, para o motorista: “Vai ficar todo mundo tranquilo aqui”, “Não vamos pichar nada” e “Não vai ter bagunça!”. Ainda assim, o condutor se levantou de seu assento, olhou para os meninos e mandou todos descerem: “Desce todo mundo ou vou levar até a primeira viatura que passar” (havia uma viatura dois quarteirões à frente). E abriu a porta.

A maioria dos jovens desceu nessa hora, mas dois ainda ficaram e tentaram argumentar: “Coé? Somos lá do Jacaré, a gente só quer ir até São Cristóvão e sair”; “Na moral, cara”; “Por favor. Não vamos fazer nada!”; “A gente salta em São Cristóvão e vai a pé depois”. O motorista, já com o ônibus em movimento, começou a acelerar com a porta aberta e os dois tiveram que pular do ônibus. Os outros passageiros se sentaram novamente em seus lugares, e a viagem prosseguiu.

Ou seja, quando certos usuários da linha viram os meninos sem camisa e em grupo, tentando embarcar no ônibus, presumiram que eles poderiam vir a causar dano a eles. Criaram uma expectativa negativa sobre os jovens, identificando-os como arruaceiros, o que fez com que desenvolvessem temor por eles. E, então, mobilizaram algo que proponho integrar a gramática da desconfiança frente à situação: o afastamento. Lançou-se mão da proibição dos meninos no ônibus para excluir a possibilidade de que, permanecendo em seu interior, pudessem agir. Os jovens do Jacaré foram, nessa ocasião, retirados da possibilidade de participação no grupo dos passageiros do coletivo; tiveram seu deslocamento pela cidade frustrado. O possível “mal”, na visão daqueles passageiros, foi cortado antes que pudesse se efetivar. Eles impuseram ao motorista a responsabilidade por retirar os jovens do ônibus, ou seja, o conflito com eles, mobilizando o dispositivo do afastamento. E assim ele decidiu proceder. Não houve qualquer tipo de diálogo ou acordo. As passageiras se justificaram dizendo que eles “[*podiam*] assaltar o ônibus”. Justificaram-se com hipóteses projetadas – lembrando que

motoristas não podem dar carona a passageiros, de forma que haveria um argumento legal para impedir a presença dos jovens que não foi mobilizado. Ainda assim, concretizaram sua vontade por imposição, e a viagem prosseguiu. A rotina teve continuidade após a situação problemática.

Em outros exemplos de afastamento, vemos os residentes do entorno da autoestrada Grajaú-Jacarepaguá. Passageiros pagantes de linhas que atravessam o local tendem a comentar, demonstrando receio: “A gente sempre sente o medo coletivo, a gente vê as pessoas comentando; você começa a ficar um pouco mais alerta”, disse um morador da Zona Oeste. Com isso, embora ele não se incomode com a presença daqueles que são foco de preocupação, permanece alerta quando eles embarcam no ônibus, e diz ter observado vezes em que a presença deles foi proibida, por temor dos outros passageiros. Outro usuário de ônibus, morador da Taquara, disse já ter observado condutores expulsarem tais moradores do ônibus ao saírem da autoestrada, proibindo a presença deles no veículo para impedir que se deslocassem pelo resto da cidade: “Vamos, agora não vou mais carregar vocês. Sai”.

Um passageiro do 474 também afirmou não se importar com a presença dos jovens do Jacaré no ônibus, pois eles nunca o tinham incomodado. Mas, por medo de retaliação e até de brigas, não defende a presença deles diante de passageiros que não querem deixá-los embarcar, “achando que vão roubar, fazer arrastão”. Ele completa: “E vai que eles [*os jovens do Jacaré*] realmente aprontam uma, bem quando tô no ônibus?”. Portanto, dá a entender ter se acostumado com a proibição da presença de tais jovens, por conta das situações ruins que poderiam se suceder.

Na Central do Brasil, alguns passageiros ordenam aos motoristas abrir ou fechar as portas quando observam que pessoas a quem caracterizam como “cracudos” tentam entrar no ônibus, escondidos pela porta traseira ou pela janela. Querem impedir a presença deles, tendo em vista o que poderiam fazer. Em uma quarta-feira, às 18h, um desses jovens acabou ficando preso na porta traseira do coletivo após o expulsarem, pois o condutor fechou a saída enquanto ele passava. Um dos passageiros o empurrou com a sola do pé e disse: “Pronto, tá fora”, como se a tarefa de retirar tal jovem do ônibus estivesse cumprida.

Em uma cidade moderna, lócus da desconfiança para com a alteridade com que se trava contato em deslocamentos cotidianos (Simmel, 1979), tais atores por muitas vezes não são permitidos nos coletivos como passageiros, ainda que não sejam desconhecidos. Assemelham-se, portanto, ao “estrangeiro” de Simmel (1971), que perde seu sentido positivo, passando a não ser considerado elemento de um determinado grupo, para quem não é permitido o sentimento geral de pertencimento a um tipo de relação que envolve diferentes partes.

## Considerações finais

A partir de uma análise sobre viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro, propus que tanto os passageiros pagantes como os funcionários dos coletivos lançam mão da evitação e do afastamento para impedir que um determinado ato, entendido por eles como perigoso, se concretize. Trata-se de dispositivos da gramática da desconfiança a darem suporte à ação potencial dos atores, auxiliando em sua efetivação. Nos casos observados, atentando aos efeitos das ações concretizadas, vimos tal potencialidade de ação carregada por uma expectativa negativa a respeito de diferentes atores, partes da cidade como bairros e ruas, regiões morais e/ou procedimentos de ação.

As formas de agir aqui estudadas não envolvem uma busca ao acordo (BOLTANSKI e THÉVENOT, 1999, p. 361). Ou seja, não são resolutivas em relação ao problema vivenciado pelos participantes de uma determinada situação, não se mirando em um princípio superior comum a guiar as ações, o que as tornaria legítimas para os diferentes atores envolvidos. Por exemplo, quando analisamos passageiros ou funcionários vociferando para tentar retirar alguém considerado por eles um perigo – porque possível baderneiro ou ladrão –, não são apresentadas provas definitivas sobre essa pessoa ser de fato uma ameaça ou não. A desconfiança – e seus dispositivos – se dá justamente na falta de informação, implicando necessariamente a falta de certeza definitiva em relação ao outro, como vimos na primeira parte deste trabalho.

As provas, apresentadas para o ajustamento das apreensões<sup>6</sup> (CHATEAURAYNAUD, 2012) para demonstrar a legitimidade de uma ação, muitas vezes expostas a mim em conversas informais ou entrevistas, eram um saber apresentado como comum a respeito do perigo na cidade – por exemplo, a certeza de ocorrência de roubos no Centro à noite. Ou seja, são elementos que direcionassem o olhar à necessidade da desconfiança.

É com base nesse processo que a condição de periculosidade, a expectativa negativa, é imputada a certos atores, de forma que se procura anular sua agência, a possibilidade de participarem ativamente de uma situação e de se deslocarem pela cidade. Um passageiro do 498 comenta, após colaborar para a expulsão do ônibus de um jovem, interpretado como usuário de crack e, logo, entendido como perigoso para ele: “Não sei qual é a dele, não é mesmo? Então, vou fazer o quê?”. Ou seja, dependendo do ator e do lugar em questão, desconfia-se do outro “por via das dúvidas”.

Pelas práticas destacadas, vimos, portanto, se estabelecer um caminho para que a rotina tivesse prosseguimento, carregando uma maior sensação de segurança para quem delas lançou mão – embora isso não represente sossego psicológico, já que a desconfiança tem seu custo cognitivo. Figura-se, assim, um problema constitutivo da ordem das interações sociais na cidade, à medida que, para que tal sensação seja produzida, determinados atores são apartados de outros. É um

problema relacionado à desconfiança. Se certos atores procuram mobilizar ações de modo a afastar ou evitar determinados lugares, pessoas e situações, é porque eles figuram como perigosos.

Isso nos leva a pensar que, por um lado, a desconfiança permite, sim, a continuidade da rotina, divergindo do que argumentavam os autores destacados ao início do artigo – em sua maioria, europeus. Não significa, entretanto, um rompimento, uma impossibilidade da vida em sociedade. Por outro lado, significa a colocação em prática de ações de distanciamento de determinados atores. Nos dias subsequentes aos que observei jovens do Jacaré ou do Centro sendo expulsos do ônibus, permitindo uma viagem entendida como mais segura para os usuários pagantes, residentes dessas localidades continuaram embarcando nos veículos. Por permanecerem se sentindo em perigo, passageiros se colocam avessos à presença deles, e continuaram mobilizando a evitação e o afastamento. Portanto, a desconfiança pode ser vista como diferentes formas de agir auxiliadoras para a continuidade da rotina, mas, no cenário urbano carioca, não comporta uma ordem de interação prolongada entre *trustors* e *trustees*.

A desconfiança se dá a partir de elementos que parecem fazer parte de um imaginário particular sobre o Rio de Janeiro, já há um longo tempo formulado como “substancialmente violento” (TALONE, 2015), como podemos ver em Misse (1999), Batista (2003) e Machado da Silva (2016). Na medida em que esse imaginário causa efeitos reais na rotina das pessoas, elas procuram evitar ou afastar os fatores que o compõem, para que possa haver a continuação de suas atividades cotidianas. Ou seja, a desconfiança não transforma, não modifica os diferentes elementos que a despertam; apenas se molda de formas variadas como prática para a vivência em meio deles.

---

## Notas

<sup>1</sup> Trabalho com o conceito de dispositivo como aquilo que visa dar uma base de ajuda às pessoas para que possam sustentar suas ações, representando um instrumento para o melhor empreendimento possível da autonomia dos atores (PEETERS e CHARLIER, 1999). Eles se definem em uma função de suporte, de baliza, de quadro organizador da ação, colocando em ordem a ação do indivíduo. Falar de dispositivos, dessa maneira, consiste em pensar a forma mais efetiva segundo a qual o indivíduo é capaz de se situar em seu ambiente, “para domá-lo, modificá-lo, ingeri-lo e o regurgitar” (BERTEN, 1999, p. 43). É, como propõe Werneck (2014, p. 28), “uma coisa da qual se pode lançar mão, algo que pode ser mobilizado para lidar com os desafios gramaticais”.

<sup>2</sup> Beck (1992) diferencia risco de perigo. Este se caracterizaria por ser visível, localizável e externo aos agentes que o consideram; seria visualizado como um problema transitório e reversível. Já o primeiro seria um problema central da modernidade. Com ele já lidamos com efeitos não previstos e permanentes. O próprio ato de confiar envolveria correr riscos (LUHMANN, 1988; SZTOMPKA, 2006). Apesar dessas considerações, deve-se pontuar que nem todo caso real reflete com perfeição a distinção conceitual entre esses elementos (TRAJTENBERG, 2006). Dessa forma, e a partir de meu trabalho de campo, lidarei com os conceitos de perigo e risco no sentido de algo localizado que pode causar um dano imediato; e de elementos imprevisíveis futuros característicos da vida na cidade, mas que também podem tomar a forma de algo prejudicial de forma imediata, respectivamente.

<sup>3</sup> Esse conceito pragmático – a gramática – trilha um caminho da linguística generativa proposta por Noam Chomsky (1969) à operacionalização sociológica do trabalho de Bruno Latour (2012), pesando ainda a ideia de vocabulário de motivos de Wright Mills (1940).

<sup>4</sup> É fundamental ressaltar, no entanto, que não se trata de caracterizar a desconfiança como algo “bom” do qual se pode e seria desejável lançar mão em um cenário de violência urbana. Pois, embora ela não signifique desintegração social, como mostra Simmel (1979), ela aparta as pessoas e inibe sociabilidades cooperativas. O que procuro mostrar é que a



desconfiança é rotineira, incorporada na vida cotidiana dos atores, e produz efeitos nas ordens de interação – no sentido goffmaniano – da cidade. Então, embora me baseie fundamentalmente na representação dos atores, adotando uma postura compreensiva, percebo tal fenomenologia como um elemento constitutivo e problemático da vida na cidade.

<sup>5</sup> Em geral são jovens negros chamados pelos passageiros pagantes de “pivetes” ou “cracudos” (usuários de crack que cometeriam pequenos roubos e furtos). Seja no Jacaré ou no Centro da cidade, há sobre eles toda uma expectativa social construída e subjetivamente ligada, de algum modo, à transgressão, à “sujeição criminal” (MISSE, 1999). Trata-se da rotulação de tais atores. Dessa forma, os próprios locais destacados – Jacaré e Centro – passam a ser entendidos como perigosos aos usuários pagantes, resultando em uma expectativa negativa em relação às possíveis experiências nesses locais.

<sup>6</sup> Esse conceito, no sentido trabalhado por Chateauraynaud (2012), diz respeito à aderência que existe na relação do organismo com o ambiente. Se não houvesse apreensão, a realidade flutuaria. Portanto, para operarmos sobre o real – o que por vezes se dá pelo auxílio de dispositivos –, necessitamos de uma aderência satisfatória que é, justamente, a apreensão.

## Referências

- BATISTA, Vera Malaguti. (2003), *O medo na cidade do Rio de Janeiro: Dois tempos de uma história*. Rio de Janeiro, Revan.
- BECK, Ulrich. (1992), *Risk Society: Towards a New Modernity*. Londres, Sage.
- BERTEN, André. (1999), “Dispositif, médiation, créativité: Petite généalogie”. *Hermès*, n° 25, pp. 31-47.
- BOLTANSKI, Luc [e] THÉVENOT, Laurent. “The Sociology of Critical Capacity”. (1999), *European Journal of Social Theory*, Vol. 2, n° 3, pp. 359-377.
- \_\_\_\_\_. (2006), *On Justification: Economies of Worth*. Nova Jersey, Princeton University Press.
- CHATEAURAYNAUD, Francis. (2012), *A prova do tangível: Experiências de investigação e o surgimento da prova*. Rio de Janeiro, Sociofilo, Iesp/Uerj. Tradução: Diogo Corrêa.
- \_\_\_\_\_. [e] TORNY, Didier. (2000), “Les sombres précurseurs: Une sociologie de l’alerte et du risque”. *Politix*, Vol. 13, n° 52, pp. 243-247.
- CHOMSKY, Noam. (1969), *Current Issues in Linguistic Theory*. Londres, Mouton and Co.
- DEWEY, John. (2007), “O desenvolvimento do pragmatismo americano”. *Scientiae Studia*, São Paulo, Vol. 5, n° 2, pp. 227-243.
- GAMBETTA, Diego. (1988), “Can We Trust Trust?”. Em: *Trust: Making and Breaking Co-Operative Relations*. Oxford, Basil Blackwell, pp. 213-237.
- GARFINKEL, Harold. (1967), *Studies in Ethnomethodology*. Nova Jersey, Prentice-Hall.
- GIDDENS, Anthony. (1991), *As consequências da modernidade*. São Paulo, Unesp.
- HARDIN, Russel. (1996), “Trustworthiness”. *Ethics*, Vol. 107, n° 1, pp. 26-42.
- \_\_\_\_\_. (2004), “Trust”. Em: *Trust and Trustworthiness*. Nova York, Russel Sage Foundation, pp. 1-27.
- JAMES, William. (1907), *Pragmatism: A New Name for Some Old Ways of Thinking*. Cambridge, Harvard University.
- LATOURE, Bruno. (2012), *Reagregando o social: Uma introdução à teoria do ator-rede*. Salvador, EDUFBA-Edusc.
- LUHMANN, Niklas. (1979), *Trust and Power*. Nova York, Wiley.
- \_\_\_\_\_. (1988), “Familiarity, Confidence, Trust: Problems and Alternatives”. Em: GAMBETTA, Diego (org). *Trust: Making and Breaking Cooperative Relations*. Oxford, Blackwell, pp. 94-107.
- MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio. (1993), “Violência urbana: Representação de uma ordem social”. Em: NASCIMENTO, Elimar Pinheiro [e] BARREIRA, Irllys (orgs.). *Brasil urbano: Cenário da ordem e da desordem*. Rio de Janeiro, Notrya, pp. 131-142.
- \_\_\_\_\_. (2010), “Violência urbana, segurança pública e favelas: O caso do Rio de Janeiro atual”. *Caderno CRH*, Vol. 23, n° 59, pp. 283-300.
- \_\_\_\_\_. (2016), *Fazendo a cidade: Trabalho, moradia e vida local entre as camadas populares urbanas*. Rio de Janeiro, Mórula.
- MILLS, Charles Wright. (1940), “Situating Actions and Vocabularies of Motive”. *American Sociological Review*, Vol. 5, n° 6, pp. 904-913.

- MISSE, Michel. (1999), *Malandros, marginais e vagabundos: A acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese (doutorado), PPG Sociologia Política, IUPERJ.
- MÖLLERING, Guido. (2001), "The Nature of Trust: From Georg Simmel to a Theory of Expectation, Interpretation and Suspension". *Sociology*, Vol. 35, n° 2, pp. 403-420.
- \_\_\_\_\_. (2006), *Trust: Reason, Routine, Reflexivity*. Bingley, Emerald.
- PARK, Robert. (1967), "A cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano". Em: VELHO, Otávio (org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, pp. 25-66.
- PEETERS, Hugues [e] CHARLIER, Philippe. (1999), "Contributions à une théorie du dispositif". *Hermès*, n° 25, pp. 15-23.
- PORTO, Maria Stela Grossi. (2006), "Crenças, valores e representações sociais da violência". *Sociologias*, Vol. 8, n° 16, pp. 250-273.
- SIMMEL, Georg. (1950), *The Sociology of Georg Simmel*. Nova York, Free Press.
- \_\_\_\_\_. (1971), *On Individuality and Social Forms*. Chicago, The University of Chicago Press.
- \_\_\_\_\_. (1979), "A metrópole e a vida mental". Em: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, pp. 25-66.
- \_\_\_\_\_. (1990), *The Philosophy of Money*. Londres, Routledge.
- SZTOMPKA, Piotr. (2003), "Trust: A Cultural Resource". Em: SKAPSKA, Grazyna [e] ORLA-BUKOWSKA, Annamaria [e] KOWALSKI, Krzysztof (orgs). *The Moral Fabric in Contemporary Societies*. Leida, Brill.
- \_\_\_\_\_. (2006), *Trust: A Sociological Theory*. Cambridge, Cambridge University Press.
- TALONE, Vittorio. (2015), "Confiança e desconfiança como dispositivos morais situacionais em trânsito: um estudo em viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro". Dissertação (mestrado), PPGSA, UFRJ.
- TRAJTENBERG, Nicolás. (2006), "Confianza". Documento de Trabajo n° 77, Departamento de Sociología, Universidad de la República de Uruguay.
- ULLMANN-MARGALIT, Edna. (2002), "Trust Out of Distrust". *The Journal of Philosophy*, Vol. 99, n° 10, pp. 532-548.
- WERNECK, Alexandre. (2012a), "A contribuição de uma abordagem pragmatista da moral para a sociologia do conflito". Em: MISSE, Michel [e] WERNECK, Alexandre (orgs.). *Conflitos de (grande) interesse: Estudos sobre crimes, violências e outras disputas conflituosas*. Rio de Janeiro, Garamond, pp. 337-354.
- \_\_\_\_\_. (2012b), *A desculpa: As circunstâncias e a moral das relações sociais*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira.
- \_\_\_\_\_. (2014), "Sociologia da moral, agência e criatividade". Em: WERNECK, Alexandre [e] OLIVEIRA, Luís Roberto Cardoso de (orgs.). *Pensando bem: Estudos de sociologia e antropologia da moral*. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, pp. 114-138.

**VITTORIO TALONE** ([vittorio.talone@gmail.com](mailto:vittorio.talone@gmail.com)) é doutorando do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) do Instituto de Estudos Sociais e Políticos (Iesp) da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e pesquisador adjunto do Núcleo de Estudos da Cidadania, Conflito e Violência Urbana (Necvu) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). É mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA) da UFRJ e graduado em ciências sociais pela mesma universidade.