

CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA DE MINAS GERAIS

Programa de Pós-Graduação em Administração

Mestrado em Administração

Angélica da Silva Costa

**CONFRONTAR O TRABALHO NO TRÂNSITO: UM ESTUDO ERGOLÓGICO DA
ATIVIDADE DE AGENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE BETIM - MG**

Belo Horizonte

2020

ANGÉLICA DA SILVA COSTA

**CONFRONTAR O TRABALHO NO TRÂNSITO: UM ESTUDO ERGOLÓGICO DA
ATIVIDADE DE AGENTES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE BETIM - MG**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Administração (PPGA) do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Administração de Empresas.
Orientador:

Prof. (a). Dr (a) Admardo Bonifácio Gomes Junior

Belo Horizonte

2020

Costa, Angélica da Silva
C837c Confrontar o trabalho no trânsito: um estudo ergológico da
atividade de agentes de trânsito no município de Betim - MG / Angélica
da Silva Costa. – 2020.
94 f.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Administração.

Orientador: Admardo Bonifácio Gomes Junior.

Dissertação (mestrado) – Centro Federal de Educação Tecnológica
de Minas Gerais.

1. Trânsito – Administração – Betim (MG) – Teses. 2. Processo
decisório – Teses. 3. Administração pública – Betim (MG) – Teses.
4. Servidores públicos – Betim (MG) – Teses. 5. Trabalho – Aspectos
fisiológicos – Betim (MG) – Teses. I. Gomes Junior, Admardo
Bonifácio Gomes.. II. Centro Federal de Educação Tecnológica de
Minas Gerais. III. Título.

CDD 658.308151



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO
TECNOLÓGICA DE MINAS GERAIS
BH2 - PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
ADMINISTRAÇÃO



ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO N 2 / 2020 - PPGA (11.52.11.02)

N do Protocolo: 23062.023495/2020-78

Belo Horizonte-MG, 22 de setembro de 2020.

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO da Senhora Angélica da Silva Costa. No dia 13 de março de 2020, às 14h00min, reuniu-se no Campus II do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais - CEFET-MG, a Banca Examinadora de dissertação designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Administração do CEFET-MG para julgar o trabalho final intitulado **"Confrontar o Trabalho no Trânsito: um estudo ergológico da atividade de agentes de trânsito no município de Betim - MG"**, requisito para a obtenção do **Grau de Mestre em Administração**, linha de pesquisa: **Processos e Sistemas Decisórios em Arranjos Organizacionais**. Abrindo a sessão, o Senhor Presidente da Banca, Prof. Dr. Admardo Bonifácio Gomes Júnior, após dar conhecimento aos presentes do teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra à aluna para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos examinadores com a respectiva defesa da aluna. Logo após, a Banca se reuniu, sem a presença da aluna e do público, para julgamento e expedição do seguinte resultado final: Aprovação. O resultado final foi comunicado publicamente à aluna pelo Senhor Presidente da Banca. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ATA, que será assinada por todos os membros participantes da Banca Examinadora.

(Assinado digitalmente em 22/09/2020 17:02)
ADMARDO BONIFACIO GOMES JUNIOR
PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO
Matricula: 2309096

(Assinado digitalmente em 22/09/2020 16:32)
LILIAN BAMBIRRA DE ASSIS
PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO
Matricula: 1494784

(Assinado digitalmente em 23/09/2020 10:31)
MÔNICA DE FATIMA BIANCO
Matricula:

Para verificar a autenticidade deste documento entre em <https://sjg.cefetmg.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: 2, ano: 2020, tipo: ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO, data de emissão: 22/09/2020 e o código de verificação: e61c9eb324

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiro a Deus, que realiza tudo. Agradeço também às minhas irmãs que são base para tudo na vida, minha tia Morena, pelo entusiasmo de sempre e por ser meu modelo em tantas coisas, ao meu marido Aislan, que foi meu porto seguro, ponto de equilíbrio nesta jornada e, por fim, ao meu orientador Admardo, por dividir comigo, com tanta generosidade, tudo que ele sabe e que é.... Muito obrigada!

EPÍGRAFE

Lutar com palavras
é a luta mais vã.
Entanto lutamos
mal rompe a manhã (.....)
Lutar com palavras
parece sem fruto.
Não têm carne e sangue...
Entretanto, luto.

(ANDRADE, Carlos Drummond de. O Lutador)

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AIT – Auto de infração de Trânsito

AET – Análise Ergonômica da Atividade

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

DD3P – Dispositivo Dinâmico a 3 polos

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

EC – Emenda Constitucional

ECOS TRANSBETIM – Empresa de construção, obras, serviços, Transporte e Trânsito do município de Betim

ECRP – Entidade Coletiva Relativamente Pertinente

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

SNT – Sistema Nacional de Trânsito

STPBC – Sistema de Transporte Público de Baixa Capacidade

LISTA DE FIGURAS

Figura 01- Processo de descentralização dos serviços de trânsito	35
Figura 02 - Passos da autoconfrontação simples e cruzada	42
Figura 03 - Sinais sonoros emitidos pelo agente de trânsito	52
Figura 04 – Escala de trabalho semanal	53
Figura 05 – O agente na atividade semafórica	59
Figura 06 - Fiscalização do Estacionamento Regulamentado	67
Figura 07 – Travessia de alunos	75
Figura 08 – Fiscalização de transporte escolar	75

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Principais paradigmas da Administração Pública no Brasil	29
Quadro 02 – Dados da etapa documental	39
Quadro 03 – Tempo de filmagem e confrontação	44
Quadro 04 – categorias de pesquisa e unidades de análise	45
Quadro 05 - Principais funções dos agentes de trânsito	51

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	09
2 A ERGOLOGIA COMO PROJETO DE ANÁLISE E INTERVENÇÃO NA ATIVIDADE	16
2.1 Contribuições da Análise Ergológica para os Processos decisórios na atividade dos agentes de trânsito	19
3 A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS NO BRASIL E SEUS REFLEXOS NOS SERVIÇOS DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE BETIM	26
3.1 Precarização do serviço público de trânsito no município em Betim	32
4 ABORDAGEM METODOLÓGICA	37
4.1 Percurso Metodológico	37
4.2 A Etapa documental	38
4.3 A etapa de Observação	38
4.4 Passos da autoconfrontação e confrontação cruzada	39
4.4.1 Entrevistas em autoconfrontação simples	40
4.4.2 Entrevistas em confrontação cruzada	41
4.4.3 O retorno ao coletivo	43
4.5 Procedimentos de Análise dos Dados	43
5 UNIVERSO NORMATIVO ANTECEDENTE DO TRABALHO NO TRÂNSITO: ENTRE A LEGALIDADE E DISCRICIONARIEDADE	46
5.1 Entre o prescrito e a vida real: dando voz às renormalizações	50
6 CONFRONTANDO O TRABALHO NO TRÂNSITO: DANDO VOZ À ATIVIDADE	55
6.1 Variabilidades na atividade semafórica: “ <i>isso é mais empírico mesmo</i> ”	56
6.2 A fiscalização do estacionamento regulamentado: “ <i>sempre vai ter conflito</i> ”	67
6.3 A travessia na porta escola: “ <i>é impossível padronizar</i> ”	75
6.4 O P.A: “ <i>não tem uma cartilha</i> ”	81
CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
REFERÊNCIAS	90

Resumo

A profissão de agentes de trânsito surgiu em 1997, a partir do Código de trânsito brasileiro que determinou a municipalização da fiscalização, engenharia e educação para o trânsito por meio da descentralização administrativa na prestação desses serviços. Desde então, o trabalho desses agentes é normalizado em diferentes documentos, como as resoluções do Conselho Nacional de trânsito e as legislações municipais. Entretanto, tais normas não são capazes de antecipar o que é feito do trabalho no espaço da vida real, o que é preciso mobilizar de si para realizar a atividade, sobretudo, tendo em vista as condições de trabalho que serviço público oferece. Isso demanda que os agentes mobilizem saberes, valores, fazendo usos de si para realizar a atividade. Embora alguns aspectos deste trabalho tenham sido estudados sob as perspectivas microscópicas, notadamente, nos campos da psicodinâmica, da ergonomia da atividade e da psicossociologia do trabalho em torno de fenômenos como o envelhecimento precoce, vivências de prazer e sofrimento, absenteísmo e exposição à violência, buscamos, aqui, aspectos mais invisíveis da atividade dos agentes a partir da perspectiva ergológica, que constitui-se em um projeto de melhor conhecer e, sobretudo, de melhor intervir sobre as situações de trabalho, para transformá-las. O objetivo desta dissertação era investigar o trabalho dos agentes de trânsito do município de Betim a partir da compreensão ergológica de atividade. Como método, tratou-se de estudo qualitativo, descritivo, que empregou, como instrumento de produção de dados, a técnica da autoconfrontação simples e cruzada, a amostra foi composta pelas confrontações realizadas entre uma dupla de trabalho. Como principais resultados, foi possível observar como a confrontação entre os trabalhadores e sua imagem em trabalho permitiu que eles revivessem as experiências de suas escolhas e da forma de mobilizar seu saber, seus valores, sua compreensão do contexto e, sobretudo, do que é requerido de seu corpo no trabalho. As confrontações mostraram que os agentes de trânsito têm uma particular compreensão sobre seu papel na articulação de interesses entre os polos de valores com e sem dimensão, sobre o caráter enigmático e diversificado da própria atividade, além de revelar como, diante dos contextos de escassez de recursos e dos problemas culturais do trânsito no município, os trabalhadores agem, fazendo uso de si, mobilizando o que podem para atender à demanda da população e à própria satisfação com seu trabalho. Os resultados também mostraram que a atividade dos agentes emerge no debate de normas sempre singulares que se expressam nas arbitragens que realizam entre as diferentes prescrições que o constroem e as compreensões sobre a própria forma de fazer. Estas arbitragens são micro escolhas realizadas na atividade que constituem o cerne das contribuições da abordagem ergológica para os processos decisórios sobre a organização do trabalho dos agentes de trânsito.

Palavras-Chave: Agentes de trânsito; Administração Pública; Processos decisórios; Atividade; Ergologia.

Abstract

The profession of traffic agents emerged in 1997, from the Brazilian Traffic Code that determined the municipalization of traffic inspection, engineering and education through administrative decentralization in the provision of these services. Since then, the work of these agents has been standardized in different documents, such as the resolutions of the National Traffic Council and municipal legislation. However, such norms are not able to anticipate what is done with work in the real life space, which needs to be mobilized to carry out the activity, especially in contexts of precarious working conditions in the public service. This demands that agents mobilize knowledge, values, uses of themselves, to carry out the activity. Although some aspects of this activity have been studied under microscopic perspectives, notably in the fields of psychodynamics, activity ergonomics and psychosociology of work around phenomena such as premature aging, experiences of pleasure and suffering, absenteeism and exposure to violence. However, this study proposes to analyze in depth the most invisible aspects of the agents' activity from an ergological perspective, which “constitutes a project to better know and, above all, to better intervene on work situations, to transform them”. The objective of this dissertation was to look at the work activity of traffic agents in the municipality of Betim, mainly to understand how they use themselves, create and mobilize knowledge, values and experiences to carry out the work activity in the growing context of precarious public services. As a method, it was a qualitative, descriptive study, which used, as an instrument of data production, the technique of simple and cross-confrontation, the sample was composed of 12 agents divided into 6 pairs in 2 work shifts. As main results, it was possible to observe how the confrontation between the workers and their image at work allowed them to relive the experiences of their choices and the way to mobilize their knowledge, their values, their understanding of the context and, above all, and what it is required of your body at work. The confrontations showed that transit agents have a particular understanding of their role in articulating interests between the poles of values with and without dimension, about the enigmatic and diverse character of the activity itself, in addition to revealing how, in the face of scarcity contexts of resources and cultural problems of traffic in the municipality, workers act, making use of themselves, mobilizing what they can to meet the demand of the population and their own satisfaction with their work. The results also showed that the agents' activity emerges in the debate of norms between the different prescriptions that constrain them and the understanding of these workers about their own way of doing, in addition to pointing out contributions of the ergological approach to the decision processes on the organization of work in public services.

Keywords: Transit agents; Public administration; Decision-making processes; Activity; Ergology.

1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação é fruto de um trabalho de pesquisa no qual nos dedicamos investigar o trabalho dos agentes de trânsito do município de Betim a partir da compreensão ergológica de atividade. Como considerações iniciais, cumpre avisar ao leitor que a escolha pela expressão “investigar o trabalho dos agentes de trânsito do município de Betim a partir da compreensão ergológica de atividade” no desenho do objetivo desta dissertação se fez pelo desconforto ergológico em propor a análise da atividade de trabalho, tendo em vista seu caráter enigmático (SCHWARTZ, 2015b). Enquanto mesmo na literatura especializada existe uma dificuldade em se conceituar o trabalho, não somente no que se refere a seus aspectos históricos, mercantis e operatórios, mas também no que se refere a própria forma como cada indivíduo concebe o trabalhar, a *démarche* ergológica se apresenta como “um projeto de melhor conhecer e, sobretudo, de melhor intervir sobre as situações de trabalho, para transformá-las” (SCHWARTZ, 2010, p. 37).

Ainda para Yves Schwartz, filósofo e estudioso responsável pelo desenvolvimento dessa abordagem, a melhor forma de desvendar a natureza das relações entre o homem e sua atividade é se debruçar, tanto quanto possível, sobre o ponto de vista daquele que a exerce e, portanto, pode dizer dela tudo o que escapa à observação de terceiros. A ergologia se desenvolveu, entre outras disciplinas, a partir da ergonomia da atividade, mas ensina um novo conceito para esse termo que, segundo Louis Durrive (2010, p. 23), significa aquilo que “é sem limite predefinido, que sintetiza, atravessa e liga o corpo e o espírito, o individual e o coletivo; o fazer e os valores; o privado e o profissional; o imposto e o desejado”.

A ergologia também propõe olhar o trabalho, a atividade, tanto em seu nível micro quanto no nível macro, significa que tudo o que circunda e interfere na atividade importa para melhor conhecê-la, desde os procedimentos padronizados, as antecipações e abstrações, até as recriações que se encadeiam no momento oportuno de agir. Sobre o conceito de normas antecedentes, têm-se que são mandamentos, normas imbrincadas que orientam, transformam e pesam sobre atividade. Podem ser normas formais e escritas ou não formais, não escritas, não codificadas, coletivas, que estão postas no meio e demandam uma ou outra atuação do sujeito diante da situação concreta que se apresente durante o trabalho (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Quanto às renormalizações, a ergologia ensina que estas podem ser definidas como a atividade recriadora constante (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010) o que o indivíduo faz de sua experiência, de seu saber, para dar conta da atividade, cumpri-la, engajar-se nela, gerir as

infidelidades do meio. O interesse para as pesquisas sobre o trabalho, na perspectiva ergológica, é se debruçar, se deixar levar pela a compreensão do próprio trabalhador sobre sua atividade, o que ela demanda desse sujeito, qual a qualidade das relações construídas na execução das tarefas, qual o papel da experiência, dos valores, dos saberes desse trabalhador para a consecução dos objetivos de sua atividade de trabalho.

E foi o que fizemos. Durante um ano de observação, conversa, levantamento documental e confrontação da atividade de trabalho dos agentes de trânsito no município de Betim, nos debruçamos sobre ela partindo de seu nível mais macro, até alcançar o mais infinitesimal dessa atividade, conduzidos pela percepção e pela experiência dos próprios trabalhadores. Este processo teve início juntamente com o ingresso no mestrado, fruto de inquietações que me acompanhavam desde que trabalhei na Empresa Municipal de Transporte e Trânsito de Betim – Transbetim, antes de sua reestruturação em 2018, por oito anos. Essas inquietações me levavam a pensar sobre a importância de lançar luz sobre todas as variabilidades que esses profissionais necessitam gerir para concluir sua tarefa, toda a escassez com que lidam diariamente e o interesse pela compreensão, pela imagem, que eles têm de si e de seus pares em atuação.

A função de agentes de trânsito surgiu em 1997, quando foi promulgada a Lei 9.503/1997, Código de trânsito brasileiro (CTB) dispondo sobre a municipalização dos serviços de fiscalização, engenharia e educação para o transporte e trânsito, por meio da descentralização administrativa desses serviços. Desde então, o trabalho dos agentes de trânsito tem sido delimitado em diferentes instrumentos normativos, como a Lei 12.587/2012 (Lei de mobilidade urbana) e por resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

No município de Betim, a função dos agentes de trânsito surgiu com a inclusão desse município no Sistema Nacional de Trânsito – SNT, bem como sua responsabilização no que diz respeito à fiscalização do trânsito local, à segurança na circulação, às atividades ligadas a ações para educação, engenharia e fiscalização do transporte e trânsito locais, no ano de 2001. As regras de conduta que tratam das tarefas, deveres e prerrogativas dessa categoria profissional, entretanto, apenas foram determinadas de forma mais específica no ano de 2008 com a edição da Portaria ECOS nº 202/2018. Mesmo assim, tais normas não são capazes de antecipar o que é feito do trabalho no espaço da vida real, o que é preciso mobilizar de si para realizar a atividade, sobretudo, em contextos de precarização das relações de trabalho como a defasagem de agentes em relação à crescente frota de veículos e a cobrança de metas próprias da iniciativa

privada aplicada ao serviço público em que, não raro, trabalha-se com escassez e ineficiência de recursos.

A realidade do trabalho na rua, dinâmico e exposto à precarização, demanda que os agentes mobilizem saberes, valores, usos de si, para realizar a atividade. Essa atividade tem sido estudada sob as perspectivas microscópicas em que ela se desenvolve, notadamente, nos campos da psicodinâmica, da ergonomia da atividade e da psicossociologia do trabalho em torno de fenômenos como o envelhecimento precoce, vivências de prazer e sofrimento, absenteísmo e exposição à violência (LANCMAN; SZNELWAR; JARDIM, 2006). Não obstante, o que interessou para esta dissertação foram os aspectos mais invisíveis da atividade, aquilo que era preciso que os agentes mobilizassem de si para realizá-la, valores, saberes, usos de si, renormalizações que o cotidiano exige desses agentes, como *corpo-si*. Além disso, interessaram para nós as representações dos agentes sobre a própria atuação, individual e coletivamente (SCHWARTZ, 1987; SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Para dar voz aos sujeitos de pesquisa, nos valem da técnica de autoconfrontação, simples e cruzada, como técnica de produção de dados. Esta técnica nos ajudou a revelar os aspectos mais invisíveis do trabalho, além revelar os limites onde a atividade demandava um trabalho individual e quando ela se apresentava de forma coletiva, mostrou o caráter flutuante deste coletivo, entre outras questões importantes que emergiram nas análises. Sobre a técnica da autoconfrontação simples e cruzada, empregada por nós como instrumento de produção de dados, é preciso dizer que esta é uma técnica desenvolvida, primeiramente, no campo da clínica da atividade e que avançou, a partir da década de 1990, com os trabalhos de Yves Clot e Daniel Faïta, sobretudo no que se refere à experiência linguística e discursiva nas pesquisas sobre a atividade humana (SOUZA, 2019).

Sendo esta uma técnica desenvolvida, primeiramente, no escopo da clínica da atividade, esta dissertação se dedicou também a demonstrar como ela se comportava quando deslocada de sua base teórica original para ser utilizada em pesquisas essencialmente ergológicas. A autoconfrontação se aproxima da abordagem ergológica em proporcionar um ambiente dialógico para refletir sobre as situações de trabalho e intervir nessas situações a fim de transformá-las. O principal suporte linguístico empregado na técnica de observação é a imagem, assim, foi preciso elaborar um trabalho prévio de filmagem do cotidiano de trabalho dos agentes, notadamente as atividades que apresentavam maior conflito entre os sujeitos e, posteriormente, confrontá-los com essas imagens (FAÏTA; VIEIRA, 2003).

No Brasil, as pesquisas que empregam os instrumentos da autoconfrontação e da confrontação cruzada ainda são incipientes, sendo utilizados majoritariamente para analisar o trabalho docente, elas se dedicam à resultados como o agir, o gesto e o gênero profissionais e a relação entre linguagem e trabalho (SOUZA et. al., 2019). Não obstante, acreditamos que a autoconfrontação se mostrou, ao longo desta dissertação, como um possível dispositivo ergológico relevante para a observação, intervenção e transformação da atividade dos agentes de trânsito.

Além disso, permitiu aos trabalhadores reviver a experiência da atividade e elaborar, para o outro e para si, os porquês entrelaçados intuitivos em suas escolhas entre o trabalho prescrito e o trabalho real, dadas as infidelidades a serem geridas no meio, este dispositivo permitiu aos pesquisadores mobilizar sua inteligência para olhar o que não é facilmente percebido no trabalho. Dito de outra forma, nos tornou sensíveis a “todas as variabilidades, a todas as dificuldades, a todas as tensões” que emergem na atividade dos agentes de trânsito do município de Betim (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010, p. 137).

Nesta etapa, emergiram os pontos de maior interesse para esta dissertação, a partir das reflexões que os trabalhadores apresentaram sobre a atividade, o os usos de si por cada um, as dramáticas de uso de si experimentadas nos debates de normas, as renormalizações possíveis e necessárias para a realização da atividade e a compreensão desses agentes sobre as dimensões múltiplas envolvidas em seu cotidiano de trabalho. Isso porque, “a autoconfrontação favorece a vivência da dialogicidade profissional, em que emergem informações sobre os conflitos, as dissonâncias e as concordâncias sobre a atividade de trabalho” (PEREZ; MESSIAS, 2013, p. 98).

O procedimento de análise de dados privilegiou o método da análise de conteúdo. Este método permitiu reconstituir a compreensão dos agentes acerca das dimensões imbrincadas em sua atividade de forma coletiva, mas também particular, isto porque, a noção da ergologia sobre este tema é que a atividade pode ser individual ou coletiva, mas é sempre singular. Ela é dotada de variabilidades, de potencialidades com que cada *corpo-si* lidará de uma forma diferente, a partir dos valores, saberes, interesses, inteligência de que ele é composto, atravessado.

Como é próprio da ergologia, ao investigarmos a atividade de trabalho dos agentes de trânsito, também renormalizamos, à medida que era requerido pelo campo e pelos procedimentos metodológicos de produção e análise dos dados. Isto não é impossível, tampouco invalida a pesquisa, se a consideramos como uma atividade humana industriosa. No entendimento de Borges (2008, p.146):

ao pensar também o trabalho do pesquisador como uma atividade de trabalho, como um campo prescritivo e um real (trabalho real e real do trabalho), pode-se dizer que a metodologia compõe o primeiro enquanto as estratégias de pesquisa fazem parte do segundo. As estratégias, muitas vezes, são —infíeis! em relação à prescrição. As —impurezas, os erros, as falhas vão fazer parte da pesquisa e da ciência da mesma maneira que fazem parte da vida.

Nesse sentido, o termo “coletivo de trabalho”, próprio da abordagem da clínica da atividade, por orientação de Yves Schwartz, foi substituído por Entidade Coletiva Relativamente Pertinente, devido ao caráter flutuante das relações desenvolvidas no trabalho específico desses atores.

Reconhecendo a relevância da atividade dos agentes de trânsito para a coletividade e as implicações de um modelo neoliberal e descentralizado da nova administração pública, que regula, delimita as relações de trabalho nos setores públicos, além das possibilidades que a ergologia propicia para investigar a atividade, desde seus aspectos mais amplos até o mais infinitesimal, surgiu a seguinte questão de pesquisa: Como os agentes de trânsito no município de Betim fazem uso de si, criam e mobilizam saberes, valores e experiências para realizar a atividade de trabalho?

Para responder a este problema, o objetivo geral desta dissertação foi investigar os agentes de trânsito no município de Betim fazem uso de si, criam e mobilizam saberes, valores e experiências para realizar a atividade de trabalho, a partir da compreensão ergológica de atividade.

Já os objetivos específicos eram:

- Investigar o universo das normas antecedentes que compõem a atividade de trabalho dos agentes de trânsito;
- Descrever algumas das rotinas de trabalho e como se dão as renormalizações das tarefas e suas normas;
- Compreender como os agentes se mobilizam para realizar a atividade de trabalho privilegiando sempre o ponto de vista de quem realiza o trabalho.

A justificativa deste trabalho se mostra pela percepção de que, embora os agentes de trânsito realizem uma atividade de trabalho de particular relevância no Brasil, tendo em vista os hábitos violentos no trânsito, a falta de educação, a crescente frota de veículos, o expressivo número de acidentes de trânsito e suas consequências (VASCONCELOS, 2017) e as diferentes dimensões imbrincadas nas atividades de trabalho que tem como objeto a prestação de serviços públicos

no Brasil (LANCMAN; SZNELWAR; JARDIM, 2006), o trabalho de agentes de trânsito tem sido pouco explorado na pesquisa científica e permanece desconhecido pela maior parte das pessoas. De outro lado, as legislações que regulamentam, constroem e delimitam a atividade de trabalho dos agentes não resolvem o problema do trânsito de pessoas e veículos que se torna cada vez mais caótico, estressante e violento, mormente porque não levam em consideração a experiência dos trabalhadores para serem escritas (VASCONCELOS, 2017; LANCMAN, 2007).

Já a relevância do estudo reside no fato de que, aliado a toda a variabilidade e normatividade que circundam o trabalho dos agentes de trânsito, as formas de organização do trabalho na Administração Pública se ligam cada vez mais aos modelos neoliberais com a exigência de metas e formas de contratação próprias da iniciativa privada, o que repercute também nesta atividade de trabalho, acarretando inseguranças e angústias para os trabalhadores. Assim, percebemos como necessária uma abordagem de estudo que possa partir da compreensão dos próprios agentes acerca de tudo o que é preciso mobilizar para completar seu trabalho, lançando luz sobre os aspectos mais amplos e mais infinitesimais da atividade, para tanto, apontamos para a adoção da perspectiva ergológica (SCHWARTZ, 2011).

A dissertação se divide em 06 capítulos. Sendo o primeiro, a Introdução, no qual apresentamos os objetivos desta pesquisa, discutimos sua justificativa, relevância, o problema que a permeia, assim como o instrumento de produção e análise de dados e aporte teórico da investigação.

No segundo capítulo, A ergologia é apresentada como *démarche* de investigação, intervenção e transformação da atividade humana, seus principais conceitos são apresentados, assim como sua gênese e epistemologia. Ainda nessa seção, discorremos sobre as contribuições possíveis da *démarche* ergológica para os processos decisórios sobre trabalho na administração pública, especialmente, para os trabalhadores em transporte e trânsito.

No terceiro capítulo, discorremos sobre os diferentes paradigmas por quais a Administração Pública passou no Brasil, com ênfase aos movimentos que levaram à adição do modelo descentralizado de prestação dos serviços públicos de trânsito, a influência do neoliberalismo na gestão pública atual e as repercussões deste modelo nas relações de trabalho dos agentes de trânsito.

No quarto capítulo, traçamos considerações teóricas acerca do método e de instrumento de produção empregados nessa dissertação. Nesse sentido, apresentamos a técnica da autoconfrontação, discutimos sua relevância como dispositivo ergológico para a análise e

intervenção na atividade de trabalho dos agentes de trânsito em Betim/MG. Além de apresentarmos o percurso metodológico percorrido ao longo do estudo.

No quinto capítulo, apresentamos o universo normativo e os debates de normas produzidos em desaderência durante a fase documental e de observação do campo. Neste capítulo estão descritas as principais legislações que regulam o trabalho no trânsito em âmbito nacional e municipal, normas, prescrições, escala de trabalho e controvérsias que se apresentam nesse universo, no qual nos dedicamos a analisar a atividade de trabalho dos agentes de trânsito confrontando-a com o meio em que ela se desenvolve, com a natureza das normas antecedentes que pairam sobre ela, com o conjunto de modelos, leis e conceitos que a constroem e, de outro, em um campo ergológico no qual se reconhece desde o debate entre normas até as dimensões mais singulares observáveis no campo da atividade em um “aqui e agora”.

No sexto capítulo apresentamos os resultados encontrados a partir dos dados produzidos durante o trabalho em campo. As análises privilegiam o ponto de vista dos agentes e apresentam suas compreensões acerca dos valores, saberes e experiências mobilizados na realização de sua atividade de trabalho, principalmente no contexto da precarização das relações de trabalho nos setores públicos no Brasil e suas consequências para a prestação do serviço público de trânsito no Município de Betim.

2 A ERGOLOGIA COMO PROJETO DE ANÁLISE E INTERVENÇÃO NA ATIVIDADE

Por se tratar de uma dissertação conduzida na perspectiva ergológica, iniciamos o primeiro capítulo apresentando essa *démarche* de análise e intervenção no trabalho, seus principais conceitos, e as possíveis contribuições da ergologia para os processos decisórios na atividade de trabalho dos agentes de trânsito no município de Betim/MG.

A Ergologia é uma abordagem interdisciplinar desenvolvida originalmente na França, ao longo dos anos 1980 e 1990, pelo filósofo e epistemólogo Yves Schwartz, destinada a conhecer e intervir nas situações de trabalho. Esta abordagem, “constitui-se em um projeto de melhor conhecer e, sobretudo, de melhor intervir sobre as situações de trabalho, para transformá-las” (SCHWARTZ, 2010, p. 37). A *démarche* ergológica concebe o trabalho como uma interação de diferentes dimensões daquilo que circunda a atividade e o próprio trabalhador, com isso, reconhece que “uma situação de trabalho contém sempre desafios da sociedade e, cada um, pela maneira como trabalha, participa nesses debates da sociedade e os recompõem à sua escala” (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010, p. 14).

A abordagem ergológica, ao se debruçar sobre o trabalho como objeto de estudo, se orienta sobre conceitos fundantes, desenvolvidos durante os estudos de Yves Schwartz (1987), entre eles, o de “atividade”, “normas antecedentes”, “uso de si”, “dramáticas de uso de si”, “renormalizações”, “*corpo-si*”, debates de normas e a própria dinâmica de espaço tripolar, desenvolvidos por Schwartz (2000; 1987). Para cumprir os objetivos desta dissertação, alguns desses conceitos foram fundamentais, além de recorrentes no processo de produção de análise de dados. Tais conceitos foram organizados em unidades de análise das situações concretas de trabalho, sempre com atenção ao fato de que “a vida ultrapassa sempre, infinitamente, os conceitos que os homens forjaram para pensá-la. Trabalhar será sempre questão de confrontação da inteligência humana às incertezas do momento presente” (DURAFFOURG, 2007, p. 69).

Em primeiro lugar, apresentamos o conceito de normas antecedentes. Na dimensão dessas normas imperam toda uma gama de normas imbricadas, com maior amplitude que o mero elenco de processos e comportamentos, portanto, é preciso conceituar que as normas antecedentes são aquelas que estão postas no meio, não dependem da atuação e da compreensão do sujeito. As normas antecedentes podem ser formais, mandamentos escritos, codificados, que

não demandam uma interpretação do indivíduo, e não formais, mandamentos coletivos da dimensão dos saberes, valores (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Já sobre a concepção de trabalho, atividade, ação, a ergologia propõe o conceito de uso de si. Por esse conceito, é preciso compreender o trabalho como mais que a execução técnica, padronizada, um conjunto de ações previamente selecionadas e possíveis de serem antecipadas, como tem sido visto no campo da gestão do trabalho no serviço público. Todo oposto, a abordagem ergológica, ao intervir nas relações de trabalho, parte da postura de que o trabalho e o homem são indissociáveis. Significa dizer que o engajamento do homem na atividade de trabalho, para a consecução de seus fins, é atravessado por tudo o que o compõe, experiência, atividade renormativa (debate de normas), força corporal, inteligência, crenças e percepções. Tudo isso também atravessa esse *corpo-si*, em grande medida. Trabalhar é, então, uma via de mão dupla, e gerenciar o trabalho é estar atento a essa dialética (SCHWARTZ, 2014).

Os usos de si, por si, no campo do trabalho são aqueles por meio dos quais o trabalhador reconstrói certos modos de ser e estar no ambiente de trabalho, isto é, ele descobre e constrói novos significados para viver, ser, compreender a atividade e sobreviver nela (ou a ela). É certo que em algumas atividades os aspectos técnicos e normativos são bem elaborados, precisos, mas sempre serão insuficientes quando as situações, tão cotidianas quanto surpreendentes, mostram-se no trabalho convocando, portanto, uma atividade de reinvenção por parte do trabalhador a partir de sua compreensão acerca do melhor uso que pode fazer de si para desenvolver a atividade. Imperativo apontar que em certas profissões, há normas bem precisas, mas na realidade, elas sempre são insuficientes (SCHWARTZ, 2008).

O que leva ao conceito de “*corpo-si*”, também desenvolvido por Yves Schwartz na década de 1980. Este termo foi usado pelo filósofo e epistemólogo para fugir a uma dupla armadilha intelectual, qual seja, o desgaste do termo “sujeito” que passa a ser usado sem muito critério e para designar uma infinidade de comportamentos, sentimentos e subjetividades sem que haja uma investigação profunda de suas motivações, especialmente, no campo do trabalho (SCHWARTZ, 1987; 2014). Em segundo lugar, a escolha da palavra corpo, seguida de um pronome si, reforça a ideia de que o homem carrega consigo tudo o que apreende durante sua experiência de vida para o trabalho. Não há como dissociar o homem que trabalha, isto é, desenvolve sua atividade, do homem que pensa, que renormaliza, que opta por agir desta ou desta forma diante do imprevisto na atividade. Esse corpo é composto, atravessado, por diferentes dimensões como as sociais, políticas, religiosas, carrega em si as normas que criou e

aquelas a que foi exposto e, por isso mesmo, coloca todo o conjunto em jogo no trabalho (SCHWARTZ, 2014).

Portanto, Yves Schwartz apresenta o *corpo-si*, não como uma entidade imaterial, uma simples subjetividade, no sentido gasto da palavra. Mas representando tudo aquilo que compõe a singularidade do homem no trabalho, aqui compreendido, seu corpo físico, sua experiência sobre (e com) a atividade, suas relações com aqueles que circundam seu trabalho. Quando Schwartz (2000), remete ao *uso de si*, pelo qual o trabalho é sempre uma atividade de si, para si e para os outros, portanto, jamais solitário, antes a atividade somente pode existir coletivamente, seja pelos pares que realizam juntos aquela atividade, seja pelo destinatário final dela. A atividade sempre estará a serviço de si e dos outros e faz com que a pessoa realize micro escolhas, por tal ou tal atuação, por uma ou outra entonação da voz, por este ou aquele comportamento perante o usuário e, por isso, renormalizando a todo o tempo o que estava previsto para esta atuação (SCHWARTZ, 2014).

Conforme lembra Schwartz (2008), assinala-se que pode ser um uso de si por si e pelos outros. O uso de si por si no campo do trabalho é aquele em que o trabalhador reconstrói certos modos de ser e estar no ambiente de trabalho, isto é, ele descobre e constrói novos significados para viver, ser, compreender a atividade e sobreviver nela (ou a ela). É certo que em algumas atividades os aspectos técnicos e normativos são bem elaborados, precisos, mas sempre serão insuficientes quando as situações tão cotidianas quanto surpreendentes se mostram no trabalho convocando, portanto, uma atividade de reinvenção por parte do trabalhador, a partir de sua compreensão acerca do melhor uso que pode fazer de si para desenvolver a atividade. Imperativo apontar que em certas profissões, há normas bem precisas, mas na realidade, elas sempre são insuficientes (SCHWARTZ, 2008).

Quando Schwartz propõe o estudo sobre “as dramáticas do uso de si” no trabalho, a palavra “dramática” não é escolhida ao acaso, de fato, entre o desenvolvimento das atividades previstas no trabalho e o uso que o trabalhador faz de si, de suas subjetividades, cultura, compreensão sobre a atividade, nas situações reais de trabalho, existe um debate, uma dialética tensa, uma certa dramática. Enquanto o termo “uso de si” foi desenvolvido para ilustrar o campo do trabalho como o lugar da tensão entre situações possíveis de serem negociadas “ele inclui o que é feito do sujeito e o que aquele sujeito faz de si mesmo” (GOMES JUNIOR, 2013, p. 88) no campo de seu trabalho.

Já a dinâmica de espaço tripolar se apresenta, dentro do caminho ergológico de investigação do trabalho, como um lugar de reflexão, em que é possível observar como os saberes, os valores, a compreensão sobre o trabalho e o engajamento na atividade são convocados por ela no momento em que as forças existentes neste campo pendem para um ou outro polo da atividade. A dinâmica de espaço tripolar convoca “a colocar permanentemente em debate e em confronto: experiências de vida e de trabalho; e conceitos, sempre imperfeitos, sempre provisórios, com relação a essas experiências, mas indispensáveis para tentar construir alguma coisa coletivamente a partir desses debates” (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010, p. 204).

Pensando nessa dinâmica, desenvolvida em uma razão da dialética tensa das relações entre o homem, o mercado e a politéia, a ergologia contribui ao destacar que existe um mercado a ser considerado, que influencia diretamente nas atividades das pessoas e para o qual, muitas dessas atividades existem – é o caso da atividade de trabalho no gerenciamento e fiscalização de trânsito. Mas tão importante quanto atender ao mercado é que o trabalho atenda ao trabalhador, é preciso compreender que trabalhar não serve restritamente a auferir renda, o trabalho não se resume a uma valoração dimensionável economicamente, ele significa mais para aquele que o realiza, algo que ultrapassa os valores do mercado e, de certa forma, encontra-se com os valores morais, sensíveis e subjetivos das pessoas. Em mesmo sentido, deve-se considerar também a politéia, isto é, os interesses da coletividade, considerar o valor do trabalho voltado para o bem comum (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Enquanto no polo mercantil os processos decisórios se orientam pelos valores do mercado, isto é, valores mensuráveis, economicamente quantificáveis, na lógica do lucro e do cliente, no polo do homem, o valor do trabalho se orienta em seu significado para aquele que realiza a atividade e, por isso mesmo, encontra-se com os usos de si, nas micro escolhas em situações de atividade de trabalho que esse *corpo-si* realiza para suportá-lo, ou para concluí-lo. Por fim, no polo da politéia, devemos ter em consideração os valores coletivos do trabalho, como ele pode orientar condições melhores de vida, no caso do presente trabalho, melhores condições de desenvolver a atividade em prol da mobilidade urbana (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

2.1 Contribuições da Análise Ergológica para os Processos decisórios na atividade dos agentes de trânsito

Neste tópico discutimos algumas variáveis envolvidas na organização do trabalho dos agentes de trânsito, bem como as contribuições da ergologia para os processos decisórios sobre esta atividade de trabalho.

Em primeiro lugar, é preciso dizer que a relevância da atividade de trabalho dos agentes de trânsito já tem sido reconhecida, ganhando atenção nas pesquisas sobre trabalho. Entretanto, as pesquisas já desenvolvidas sobre o assunto, até o momento, encontram amparo nos referenciais teóricos da ergonomia, da psicodinâmica do trabalho e da psicossociologia do trabalho sem, contudo, tocar em profundidade os aspectos mais invisíveis da atividade, seu cerne, que é objeto desta dissertação. Para chegar a essa delimitação, buscamos trabalhos publicados nos últimos 15 anos, com número relevante de citações, em periódicos até B3. Demarcamos, ainda, que entre as pesquisas encontradas, destacam-se as de Selma Lancman professora titular em Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo - USP, a ver, Lancman (2007), Gonçalves et al., (2005) e Lancman; Sznclwar; Jardim (2007).

Gonçalves et. al., (2005), propuseram um estudo ergonômico para analisar a atividade de trabalho de agentes de trânsito no município de São Paulo. O objetivo do trabalho era apresentar análises dos diferentes aspectos do trabalho dos agentes de trânsito, a fim de tecer colaborações para a identificação de fatores geradores de adoecimento, absenteísmo, e aposentadorias precoces além de apresentar propostas alternativas à execução desse trabalho, contribuindo para a compreensão da relação entre desgaste e envelhecimento precoce no trabalho. Por fim, o trabalho de pesquisa objetivava, ainda, avançar nos estudos sobre melhores práticas ocupacionais capazes de intervir melhor nas situações de trabalho dos agentes.

As discussões foram tratadas sob o amparo do referencial da ergonomia e partiam de uma análise ergonômica do trabalho (AET). O caminho metodológico contava com cinco etapas, a saber, a primeira sendo uma análise da demanda e sua reformulação (GONÇALVES et. al, 2005). A seguir, a realização de um levantamento seguido de uma análise de dados de saúde e atuação da gestão de recursos humanos nessa seara. O estudo deveria validar hipóteses anteriormente formuladas gerando diagnósticos e planos de atuação da gestão desses recursos humanos, isto é, a intervenção no trabalho para sua transformação.

Os autores partiam da compreensão de que, não obstante os índices de produtividade que os gestores esperam alcançar nos setores de serviços da administração pública não se confundam com aqueles dos setores privados da economia, não raro, são aplicados aos trabalhadores do primeiro seguimento as mesmas razões mercadológicas dos últimos, especialmente, no que se refere ao enxugamento de efetivos e à implantação de metas de produção (GONÇALVES et. al, 2005).

Como resultado, os autores indicaram que o trabalho desenvolvido com menor aporte material torna-se extenuante, problemático e culmina em um número expressivo de adoecimentos, afastamentos médicos, absenteísmo e aposentadoria precoces. O estudo mencionado também mostrou que o trabalho de fiscalização implica diferentes atuações do agente de trânsito, como o estabelecimento de relações com o usuário e outros atores sociais que compõem o espaço urbano, por exemplo. Como parte integrante do trabalho, muitos agentes compreendem ser importante a habilidade de se comunicar. No desenvolvimento de fato da atividade de fiscalização é preciso que o agente recrie constantemente no desenvolvimento de seu trabalho adotando estratégias operatórias para lidar com os constrangimentos cotidianos (e para eles, próprios da atividade), entre outras situações para as quais a adoção dos conceitos próprios de uma análise ergológica podem contribuir (GONÇALVES et al., 2005).

Ainda tratando do estado da arte das pesquisas que têm como tema o trabalho de agentes de trânsito, é importante citar o artigo de Lancman, Sznelwar e Jardim (2006). Nesse estudo, os autores propuseram uma análise sobre fatores que levam ao sofrimento psíquico e envelhecimento no trabalho, sob o prisma da psicodinâmica do trabalho. O objetivo da pesquisa era elaborar discussões acerca da precarização das condições de trabalho no setor público, sua relação com aspectos da saúde mental, e sua repercussão nos processos de envelhecimento precoce. Era importante para os autores identificar as condições de trabalho como geradores de sofrimento psíquico, seus reflexos na vida e na saúde, no desenvolvimento das atividades de o trabalho era composto e das relações entre os trabalhadores (LANCMAN; SZNELWAR; JARDIM, 2006).

Como caminho metodológico que fosse capaz de alcançar a finalidade da pesquisa, os autores propuseram grupos de reflexão e discussão com agentes de trânsito que tinham a rua como local de desenvolvimento das atividades de trabalho. Novamente, a preocupação dos autores era demonstrar como os processos de precarização dos serviços públicos, seja pelas privatizações, adoção de modelos de avaliação de desempenho e produtividade próprios do setor privado, falta de investimentos nos setores de serviço e enxugamento de pessoal, refletem nas condições de trabalho e repercutem na saúde, bem-estar no envelhecimento precoce de servidores públicos. Assim, a gestão do trabalho e suas formas de organização são, novamente, colocadas em debate para compreender a necessidade de se estudar o trabalho, dar voz ao trabalhador para que ele diga da realidade desse trabalho, desta forma, a *posteriori* seria possível elaborar estratégias de intervenção na atividade tornando-a melhor, mais saudável e mais engajadora (LANCMAN; SZNELWAR; JARDIM, 2006).

A pesquisa apontou como principais fatores geradores sofrimento as constantes situações de conflitos vivenciadas no desenvolvimento da atividade, isto a partir das reflexões elaboradas pelos próprios trabalhadores durante os grupos de debate acerca do trabalho. Para os trabalhadores, isso diminui sua tolerância para estabelecer relações com os usuários, o que contribui para a ocorrência de agressões mútuas. Por conseguinte, os agentes acreditam que esse desgaste se reflete em queda no desempenho, perda da arrecadação – que gera falta de reconhecimento do trabalho-, absenteísmo e adoecimento. Nesse sentido, os agentes apontam esse não reconhecimento do trabalho como fator de desesperança, resultando em menor motivação e aparecimento de distúrbios psíquicos. Sobretudo, quando não se alcança o fim esperado, nesse caso, proporcionar o exercício da cidadania através da democratização do espaço público (LANCMAN; SZNELWAR; JARDIM, 2006).

Afinal, não se trabalha sozinho e nem para si isoladamente. Invocando os conceitos ergológicos, é preciso compreender o trabalho como um uso de si, que é sempre por si e pelos outros e, por isso, dependente do reconhecimento externo. O engajamento no trabalho depende, em grande medida, do reconhecimento do trabalho pelo outro, especialmente por aquele que é destinatário da atividade seja como usuário ou gestor, no caso do serviço público de transporte e trânsito. Esse engajamento não é possível a partir de estratégias de motivação exteriores, que em nada se relacionam com a atividade realmente desempenhada bem como em suas singularidades, mas buscam seu aporte na padronização do trabalho e das pessoas (SCHWARTZ, 2000).

Novamente, sob a perspectiva da psicodinâmica do trabalho, Lancman et. al., (2007), propuseram um estudo sobre outro aspecto relevante e recorrente na atividade de agentes de trânsito, qual seja, a violência. Novamente envolvendo a gestão do trabalho em mobilidade urbana, o objetivo do estudo proposto era apontar como o trabalho desses agentes, especialmente porque se dá no ambiente da rua, está exposto a todo tipo de violência, física e verbal, e como isso repercute na saúde mental desses agentes, além de causar reflexos em suas relações e no próprio trabalho. A proposta metodológica escolhida foi a de pesquisa-ação, que pressupõe uma ação transformadora na situação estudada, significa dizer que o trabalho busca compreender as situações reais, vivenciadas no cotidiano da atividade, sob o ponto de narrativa de quem realiza a atividade, ao mesmo passo em que intervém nessas situações a fim de torná-las mais benéficas ao trabalhador (LANCMAN et al., 2007).

Segundo a autora, a organização do trabalho no setor público tem se tornado problemática, sobretudo porque, com o avanço de governos e formas de organização do Estado mais próximas

às ideologias neoliberais, a gestão do serviço público deixa de considerar as particularidades do desenvolvimento desse trabalho voltando sua orientação para a busca de metas, a redução de investimentos e o achatamento de salários que culminam em condições materiais precárias de trabalho. São poucas – ou ineficientes – as formas de organização e gestão da mão de obra na administração pública que constroem suas metodologias, metas e avaliações a partir de uma análise profunda e de um conhecimento rígido sobre as atividades, em sua essência (LANCMAN, 2007).

Nesta dissertação, percorremos um caminho diferente das pesquisas já desenvolvidas sobre a atividade de trabalho de agentes de trânsito, privilegiamos um estudo em profundidade, que lançasse luz sobre os aspectos mais invisíveis da atividade dos agentes, para tanto, apontamos para a adoção de uma perspectiva diferente, a da ergologia. Nessa esteira, cumpre apontar em que sentido as análises ergonômicas do trabalho se distinguem das análises ergológicas do trabalho e porque se discute a relevância de uma nova leitura da atividade de agentes de trânsito na perspectiva ergológica.

Ora, se trabalhar, sob o ponto de vista da ergologia é gerenciar saberes, experiências, normas e escolhas no cotidiano da atividade, a abordagem ergológica mostra-se profícua nos estudos organizacionais sobre trabalho e, principalmente, capaz de influenciar nos processos decisórios na gestão desta atividade (SCHWARTZ, 2000; HOLZ; BIANCO, 2014) ao compreendermos que:

O prefixo *ergo* vem da palavra grega que significa “ação, trabalho, obra”. Aponta para a energia, a vitalidade daquele que trabalha; [...] sobre essa *relação* que a pessoa estabelece com o meio no qual ela está engajada. A Ergonomia examina essa relação entre o homem e o meio sob o ângulo da saúde. Por seu lado, a Ergologia amplia o exame, interessando-se pelos saberes construídos e pelas competências desenvolvidas pelo homem enquanto produtor – o que, aliás, continua no eixo da saúde no trabalho (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010, p. 295).

Então, se trabalhar é equilibrar variáveis de uma equação na tentativa de dar conta de tudo o que compõe a atividade – normas antecedentes, valores, saberes e experiências -, gerir este trabalho também é arbitrar entre uma e outra atuação na consecução dos objetivos planejados e que integram essa tarefa. Portanto, é importante que ele conheça a atividade, não como norma previamente colocada, como um conjunto estático de mandamentos e execuções planejadas a cumprir, mas seu cerne, do que ela é feita em *loco*, e isso somente quem realiza essa atividade é capaz de dizer dela. Por isso a escolha pela abordagem ergológica para analisar a atividade em mobilidade urbana (BIANCO; HOLZ, 2014).

Para Schwartz (2004), ao prescrever o trabalho, aquele que gerencia a atividade, não coloca à disposição de quem o desenvolverá elementos suficientes para a ação, assim, as reinvenções do que seja essa atividade precisam acontecer continuamente. Significa dizer que ainda que a certa profissão esteja previamente – e de maneira muito restrita – descrita por normas antecedentes de qualquer ordem, ela também é regida por normas que orientam a atuação em coletivo, como a organização do trabalho, o cronograma, as normas de convivência com colegas e os objetivos da organização, ensejando renormalizações coletivas e individuais, em qualquer que seja o contexto. Inclusive, (re) significando a atuação do trabalhador em determinadas condições de tempo, espaço, conflitos e ambiente, conforme seja a natureza das demandas experimentadas. A atividade, então, deve ser compreendida como “um encadeamento de debates de normas” (SCHWARTZ; DURRIVE, 2013, p. 43).

Assim, os processos decisórios sobre o trabalho, especialmente no setor de serviços públicos, embora estritamente normalizados, prescritivos, são comumente atravessados por tudo o que é, precisamente dinâmico, haja vista que toda ação humana, inclusive o trabalho remunerado economicamente, se caracteriza pelo debate constante entre normas de toda ordem, a prescrição do trabalho e sua realização efetiva, a regulamentação coletiva e a experiência individual sobre o que é este trabalho, em negociações problemáticas “entre normas antecedentes e as normas de indivíduos singulares, sempre a serem redefinidas aqui e agora” (SCHWARTZ, 2004; 2010, p. 33).

No caso da prestação de serviços públicos, atentamos para a lição de Schwartz (2014, p. 261):

Seja como for, a proliferação das atividades ditas de serviço obriga a enfrentar de modo bem mais direto uma dimensão em geral bem invisível do trabalho: toda sequência de atividades industriais envolve arbitragens, debates, imersos num mundo social em que a comunidade de destino é sempre eminentemente problemática, em permanente reconstrução.

Especialmente para esta dissertação, tendo em vista que ela se debruça sobre o trabalho no contexto dos serviços públicos em transporte e trânsito (VASCONCELOS, 2017) compreendemos que estes são atravessados, constituídos, por diferentes dimensões tais como a geografia das cidades, os problemas aparentes e invisíveis da mobilidade urbana, as normas legais que definem esse trabalho e limitam a atuação do trabalhador, as recriações constantes presentes no desenvolvimento cotidiano da atividade, (mormente porque a cidade e o tráfego são orgânicos, dinâmicos), e todas essas dimensões dos saberes e valores que compõem a realização da atividade não podem ser excluídos da análise (SCHWARTZ, 2014).

Nesse sentido, a ergologia ajuda a pensar a gestão do trabalho de maneira mais profunda, o que a abordagem ergológica propõe é conhecer o trabalho para melhor intervir nas situações de trabalho modificando-as para aqueles que as exercem. Nesse sentido, analisar a atividade do ponto de vista de quem a realiza, pode influenciar de forma positiva os processos decisórios sobre a gestão da atividade (DURRIVE, 2013).

A situação de trabalho sobre a qual nos debruçamos é perpassada por diferentes dimensões. Desde as ligadas a valores quantificáveis, presentes no polo da gestão, mesmo as que se referem aos valores sem dimensão, do bem comum, que não têm preço, as do polo da política (SCHWARTZ, 2014). A atividade de trabalho de agentes de trânsito conta ainda com as questões pertinentes ao relacionamento com os usuários, a exposição a fatores de violência, próprios do trabalho na rua e a pouca atenção da gestão às suas demandas, bem como a precarização crescente dos setores da administração pública, além das questões pertinentes ao avanço da administração pública gerencial (LANCMAN; SZNELWAR; JARDIM, 2006).

Então, a partir da compreensão de que o trabalho é sempre um *uso de si* - usos que o trabalhador faz de si na realização de sua atividade e que pode ser para si e para os outros - já que o sujeito do trabalho é sempre o outro, é importante destacar a importância da contribuição ergológica para a análise do trabalho nos setores de serviços públicos, sob um plano amplo, que seja capaz de evidenciar essas tensões, como a disposição dinâmica do espaço tripolar (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Nesse sentido, aponta-se como eficiente a adoção da abordagem ergológica para que a análise dessa atividade de trabalho se dê, tanto quanto possível, partindo do ponto de vista de quem a realiza (DURRIVE, 2013). Abandonando os conceitos pré-estabelecidos da gestão de pessoas e da gestão do trabalho - de orientação fundamentalmente comportamental -, a ergologia caminha com outras abordagens, em uma tentativa multidisciplinar de elaborar diálogos sobre o trabalho e a gestão da atividade (HOLZ; BIANCO, 2014).

Mesmo o trabalho desenvolvido no cenário de crescente precarização, como o setor público no Brasil, em que ainda não se chegou a um modelo de gestão capaz de solucionar problemas recorrentes da prestação de serviços e da gestão das pessoas, convoca o *corpo-si* para que se engaje na atividade, fazendo um ou outro uso de si que julgar necessário no desenvolvimento dela, conforme o que ela requer desse sujeito em atividade de trabalho (SCHWARTZ, 2000).

3 A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS NO BRASIL E SEUS REFLEXOS NOS SERVIÇOS DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE BETIM

Considerando que a atividade de trabalho dos agentes de trânsito se desenvolve no âmbito dos serviços públicos e que sofre, em grande medida, as interferências próprias da crescente precarização do trabalho na administração pública e sua forma de organização, discutimos, neste capítulo, os fenômenos históricos que modelaram a gestão pública no Brasil. Apontamos os diferentes paradigmas por quais a gestão pública passou no Brasil, o surgimento das empresas públicas, a adoção de modelos de gestão mais próximos da iniciativa privada, como a ideia de empresas públicas, as privatizações, a adoção de metas próprias da iniciativa privada, a instabilidade no emprego. Conscientes de que todos esses fenômenos influenciam a atividade, a constroem e aparecem nos relatos dos agentes.

As instituições públicas estão inseridas na sociedade e, portanto, não estão a salvo de sofrerem influências do pensamento econômico, social e histórico por quais essas sociedades passam. Elas reproduzem, em sua forma de organização, as ideias imperantes em determinado tempo/espaço, acompanham os movimentos de mercado, influenciam-se pela cotação das moedas estrangeiras e as inovações quanto aos recursos e modelos de gestão. No Brasil, as formas de organização dos setores públicos foram sempre definidas a partir da reprodução de modelos internacionais, sobretudo os de inspiração capitalista e liberal, no que diz respeito ao pensamento econômico (BRESSER-PEREIRA; SPINK, 2006).

O primeiro modelo de gestão pública adotado no Brasil, após o período colonial, foi o patrimonialista. Nesse sistema o aparato estatal pertencia ao administrador público, que se encontrava sob o poder do soberano e seus auxiliares, já que servidores diversos da coroa possuíam *status* de nobreza e podiam se valer dessa prerrogativa para usar este aparato em seu favor. Assim, a *res publica* não se diferenciava da *res principis*, sendo que tal confusão patrimonial favorecia a corrupção, o nepotismo e sobrecarregava o tesouro, consequências próprias deste tipo de administração (MATIAS-PEREIRA, 2010).

Em um segundo momento, seguindo os movimentos europeus de modernização da gestão pública, ocorreu a primeira reforma administrativa no Brasil, iniciada em 1936, quando foi estabelecido o modelo burocrático de Administração Pública. Este modelo propunha novas formas de intervenção no domínio econômico, na vida social e no espaço político (MELLO, 2006). Para Bresser-Pereira e Spink (2006), a reforma burocrática, como ficou conhecida,

mostrou-se necessária para separar o que era público daquilo que era privado, criando novos valores e formas de gerir os recursos públicos. Também se mostrava eficiente para combater situações até então compreendidas como decorrentes do poder concedido ao gestor, tais como nepotismo e corrupção, o modelo se focava, principalmente, no controle dos atos do gestor, através de processos rígidos, que também culminavam em maior possibilidade de punição de possíveis desvios por parte de gestores e servidores (BRESSER-PEREIRA; SPINK, 2006).

Este modelo vigorou até a promulgação da Constituição de 1988, evento a partir do qual a Administração Pública também sofreu mudanças, ainda que sem deixar totalmente o modelo burocrático, buscou-se pautar as decisões do Poder Público e sua relação com os administrados em um modelo mais flexível, dialógico, com instrumentos de controle e defesa dos cidadãos face aos instrumentos de intervenção estatal no domínio econômico e na esfera social. Este modelo ficou cunhado como Administração Pública democrática, já que o país acabava de atravessar um período ditatorial e se abria a uma constituição denominada “cidadã” (MELLO, 2006).

Entretanto, o modelo burocrático, como já mencionado, não tinha sido totalmente substituído pelo modelo democrático e se mostrou, ao longo do tempo, dispendioso, moroso e muito abrangente, já que o Estado tomava para si múltiplas funções além da responsabilidade pela prestação de inúmeros serviços. Então, recentemente, muito influenciado pelos modelos neoliberais europeus (Inglaterra) e dos Estados Unidos, surgiu uma nova reforma na Administração Pública brasileira que buscava, entre outros objetivos, reduzir custos, redesenhar papéis redimensionar o tamanho do Estado, esta reforma, que ocorrida na década de 1990, se baseada na *new public management (NPM)* ou nova gestão pública. Trata-se de um modelo organizacional em crescente adesão ao redor do mundo desde a década de 1970, seu foco principal reside nos valores de produtividade, orientação ao serviço, descentralização, eficiência na prestação dos serviços, marketing interno e transparência (MATIAS-PEREIRA, 2010).

Criterioso destacar que, embora a Administração Pública brasileira tenha passado por diferentes reformas, adotando modelos diversos, nenhum deles foi capaz de ultrapassar de maneira definitiva o anterior, o que observamos, ao contrário, é a prevalência do modelo neoliberal, mais enxuto, mas com fortes influências dos anteriores concomitantemente (BRESSER-PEREIRA; SPINK, 2006). Os quatro diferentes momentos por que a Administração Pública passou no Brasil, estão descritos no quadro 01.

Quadro 01 – Principais paradigmas da Administração Pública no Brasil

Paradigmas da Administração Pública no Brasil		
Paradigma	Características	Período
Patrimonialista	Personalista: o arbítrio passava pelo crivo do pessoal, o gestor como titular do poder e da coisa pública.	1900-1929
Burocrático	Burocrática: Buscava limitar a atuação do gestor, por meio de documentação e processos burocráticos. Distanciamento entre o gestor a coisa.	1930-1979
NPM	Usuário como cliente, eficiência, eficácia, otimização de recursos, parcerias	1990- atual
Governança em rede	Coloca de um lado a sociedade como contribuinte, e de outro, a administração pública como responsável pelo bom gerenciamento das receitas e seu retorno como benefícios a esses contribuintes.	1990- atual

Fonte: adaptado de Bresser-Pereira e Spink (2006).

Como já mencionado, a NPM culminou em estratégias de descentralização de serviços públicos, nas quais o usuário assume o lugar do “cliente”, essa forma de pensar a organização jurídico administrativa dos serviços públicos é determinante na organização da prestação do trabalho no trânsito. Já que uma profunda reforma na década de 1990 buscou deixar o modelo burocrático em substituição por um modelo gerencial, no qual o usuário é visto como cliente e a supremacia do interesse público se demonstra em realizar atividades, prestar serviços com maior eficiência e menos desgaste de recursos (BRESSER PEREIRA, 1996).

Esse modelo, validou-se por meio da difusão do discurso de que a estrutura pública é cara, ineficiente, o que culminou na ideia de que o servidor público não trabalha e, portanto, deveria ser exposto às pressões próprias da iniciativa privada, metas, arrocho, instabilidade no emprego. A Nova Gestão Pública (NGP), como ficou conhecido esse movimento no Brasil, restringiu a organização dos serviços na administração às condicionantes do Fundo Monetário Internacional e do Banco Mundial (AZEVEDO; SOUZA, 2017). Assim, favoreceu a adoção de modelos de gestão mais próximos aos inerentes à iniciativa privada, substituindo o tutelado (ou usuário) pelo cliente, voltando-se para a obtenção de resultados otimizados com o dispêndio de menores recursos, o que culminou na precarização dos contratos e condições de trabalho, emergiram com maior força a partir da implementação concomitante entre o paradigma da Administração democrática e da NPM (AZEVEDO; SOUZA, 2017).

Por fim, no Brasil, a governança encontra-se muito ligada ao Direito Administrativo que funcionará como seu marco regulatório, buscando equilibrar as relações entre setor econômico, social e ambiental, necessário ainda ajustar a gestão pública de forma a equilibrar os interesses econômicos, políticos e sociais, através da atuação do gestor público (MELLO, 2006).

Os constantes questionamentos envolvendo, de um lado a sociedade como contribuinte, e de outro, a administração pública como responsável pelo bom gerenciamento das receitas e seu retorno como benefícios a esses contribuintes, fizeram com que o modelo burocrático da administração pública desse lugar a um outro modelo de gerencia, mais pautado na democracia. Esse avanço de paradigma no que diz respeito à gestão dos recursos e prestação dos serviços públicos foi decisivo para o desenvolvimento, discussão e construção de novos modelos de burocracias gerenciais, como os modelos descentralizados de administração, prestação e fiscalização de serviços públicos (BRESSER-PEREIRA; SPINK, 2006).

Tais valores, aplicados à gestão e prestação dos serviços públicos essenciais, como os de trânsito, levaram à adoção de um modelo descentralizado de organização, com o surgimento das Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista, as quais serviram para que os serviços de engenharia, fiscalização e prestação em trânsito, pudessem ser prestados e explorados a um só tempo, arrecadação e prestação, com menores recursos públicos envolvidos e com atenção à lógica do lucro, do capital (BRESSER-PEREIRA; SPINK, 2006).

Seguindo este movimento, e regulando matéria que era tratada de forma geral na Constituição de 1988, a Lei Nº 9.503/97 instituiu o Código Brasileiro de Trânsito – CTB, com a finalidade de reger as normas de condutas de trânsito em nível Federal, Estadual e Municipal. Esta lei

distribuiu a competência de gestão de políticas públicas dos serviços de transporte e trânsito aos municípios, incumbiu a eles o planejamento, o projeto, a implantação e a fiscalização das posturas no transporte e no trânsito, como garantidores da mobilidade urbana, da segurança no trânsito e da educação para o trânsito, dentro de seus territórios (BRASIL, 1997).

Portanto, em 1997 o Código Brasileiro de Trânsito passou a dispor, ao regular matéria constitucional, criou o Sistema Nacional de trânsito que impôs aos municípios o dever/poder de explorar e gerir as funções de prestação de serviços de transporte público coletivo e as estratégias de engenharia, fiscalização e educação para o trânsito. Para tanto, os municípios tiveram que criar uma estrutura condizente com a malha viária emplacada no local, além de instituir Empresas Públicas e Sociedades de Economia Mista, que mesclam características de pessoas jurídicas de direito público e privado e natureza jurídica própria da iniciativa privada, para gerir tanto a arrecadação proveniente desses serviços, com a aplicação de multas, o licenciamento de veículos, a concessão de autorização de exploração de transporte urbano, quanto a garantia do transporte e trânsito como serviço público essencial (VASCONCELOS, 2017).

No município de Betim, campo em que desenvolveu esta dissertação, os serviços de transporte e trânsito são, a um só tempo, prestados e explorados por meio de uma Empresa Pública, a ECOS TRANSBETIM (BETIM, 1993;2001). Sobre o conceito de Empresa Pública, destaca-se que esta é uma criação jurídica voltada para o conceito de “descentralização” administrativa no sentido estrito, assim, serve tanto para explorar a atividade econômica quanto para prestar serviços próprios de titularidade do Poder Público. A ideia da descentralização administrativa é aproximar a forma de gerir a coisa pública dos modelos de gestão privado sem, contudo, abrir mão em favor de particulares do domínio sobre esta prestação (DI PIETRO, 2009).

A Empresa Pública, segundo Celso Antônio Bandeira de Melo (2013, p. 164) é:

Pessoa Jurídica criada por lei, com personalidade de Direito privado mas submetida a determinadas regras especiais decorrentes de ser coadjuvante da ação governamental, constituídas sob quaisquer formas admitidas em Direito e cujo capital seja formado unicamente por recursos de Pessoas de Direito Público interno ou de pessoas e suas Administrações indiretas [...] MELO. Celso Antônio Bandeira de. 2013, p.164.

Ainda que detenha personalidade de Direito Privado, a Empresa Pública se submete a todos os princípios, inclusive e sobremaneira, ao da Estrita LEGALIDADE e da SUPREMACIA DO INTERESSE PÚBLICO sobre o particular. As Empresas Públicas podem ser, ainda, de dois tipos: A dependente e a não dependente, elas se diferenciam pela dependência ou não de repasses de recursos da Administração direta. A Empresa Pública dependente pode ser definida

como aquela não financeiramente ativa, ela não tem autonomia orçamentária e depende de dotação anual do ente a que está ligada para se manter, no sentido econômico (CARVALHO FILHO, 2008).

Ainda ressalta José dos Santos Carvalho Filho (2008), que a empresa pública dependente nasce e sobrevive atrelada ao ente administrativo que a criou e que, também, a mantém. Como é de supor, suas atividades, autonomia administrativa e orçamentária estão intrinsecamente atreladas ao que a Administração direta determina, tanto político como administrativamente por isso mesmo não é difícil entender que ela funciona como um braço da Administração não possuindo autonomia para existir sozinha. Nos dizeres de Bandeira de Mello (2013, p. 167) não se deve limitar a Empresa Pública como criada a “*exploração da atividade econômica*”, não há que se negar que ela cresceu com a NPM e, não raro, assume o papel de prestadora de serviços públicos dos mais essenciais:

Outrossim, erram mais uma vez os decretos-leis *sub examine* ao configurarem as empresas públicas como constituídas para a “*exploração da atividade econômica*”. Não é exato. Por isto tal característica não pode ser proposta como um elemento de sua definição. Deveras algumas empresas públicas efetivamente são concebidas como instrumento de atuação estatal no referido setor. Outras, entretanto, foram criadas e existem para a prestação de serviços públicos, serviços qualificados, inclusive pela Constituição em vigor, como privativos da entidade Estatal. (MELLO, 2013, p. 167).

O que tem havido é que os entes da administração direta cada vez mais se valem da criação de pessoas jurídicas na busca pela descentralização na prestação do serviço público com vistas ao melhor aproveitamento do aparato estatal na consecução de objetivos de maior presteza, mais eficiência na prestação do serviço, maior economia e celeridade nas relações com o contribuinte ou aquele que precisa recorrer ao serviço público posto à disposição, como no caso da Municipalização das atividades ligadas ao transporte e trânsito, e a delegação de tarefas pertinentes a este serviço a Empresas Públicas criadas, exclusivamente, para este fim. (GUIMARÃES, 2012).

Essas empresas nascem no contexto da descentralização administrativa, influenciada pelas ideias neoliberais de enxugamento da máquina pública e delegação de serviços, as quais também influenciaram no surgimento das empresas públicas. Pela descentralização administrativa, o Estado pode transferir a competência para a prestação do serviço a particulares mediante regras próprias do Direito Administrativo, cumuladas às formas inerentes a iniciativa privada, mesmo com limites legais, ou criar pessoas próprias auxiliares suas para desempenhar a prestação dessas obrigações (CARVALHO FILHO, 2008).

Acerca da descentralização, Souto (2003, p. 61) a conceitua como uma opção técnico-administrativa de desmembramento do exercício do poder, e não de sua titularidade, que, de qualquer modo, permanece com o povo, de quem emana, em favor do Estado. Para Moreira Neto (2005), descentralização, em sentido amplo, vem a ser qualquer método de distribuição do planejamento, da decisão, da execução e do controle administrativos entre entes, órgãos ou agentes, sejam coordenados, sejam subordinados entre si.

Nas palavras de Medauar (2009, p. 61):

descentralização administrativa significa a transferência de poderes de decisão em matérias específicas a entes dotados de personalidade jurídica própria. Tais entes realizam, em nome próprio, atividades que, em princípio, têm as mesmas características e os mesmos efeitos das atividades administrativas estatais (MEDAUAR, 2009, p. 61).

Portanto, quando o poder estatal não julga interessante deixar a terceiros, particulares, a exploração de uma atividade ou a prestação de uma obrigação por considerar seu dever, mas querendo agir de maneira descentralizada com menores custos, maior controle e gestão próxima à iniciativa privada, ela destina essa dupla atuação (prestação/exploração do serviço) à Empresa Pública. Esse modelo vai ao encontro aos critérios de “desregulamentação; o controle fiscal; a privatização e aplicação de técnicas empresariais no âmbito governamental” (AZEVEDO; SOUZA, 2017, p. 66). O Poder Estatal tem lançado mão, em grande parcela, das empresas públicas para este fim, como no caso das Empresas Municipais de Transporte e Trânsito, como a TRANSBETIM, que é o local onde se desenvolve a atividade objeto de estudo desta dissertação (GUIMARÃES, 2012).

A prestação de serviços por meio das Empresas Públicas, é mais um dos modelos “neoliberais” ligados aos princípios da NPM e significam, para o trabalhador, mais instabilidade no emprego, controle de metas rigorosas a serem cumpridas, com cada vez menos recursos, preocupações e angústias próximas às que o trabalhador da iniciativa privada está exposto, com o gravame da necessidade das limitações legais e principiologicas do serviço prestado em nome do Poder Público (LANCMAN, SZNELWAR & JARDIM, 2006). Aliado a isso, “existe uma cultura de que o servidor público não faz nada e, por essa razão não precisa receber investimentos. E, paradoxalmente, é exigido deles um desempenho como no setor privado” (MENDES, 2006, p. 01), razão pela qual, o agente público, muitas vezes, acumula diferentes fontes de insatisfação sua vida profissional, como a precarização da sua situação de trabalho.

3.1 Precarização do serviço público de trânsito no município de Betim

A gestão do trânsito é um problema constante na agenda dos debates sobre as formas de organização das cidades e da gestão pública no Brasil, enquanto a atividade dos agentes de trânsito tem sido atingida pela precarização neoliberal dos setores públicos. Ainda assim, constitui uma questão quase insolúvel para o poder público tanto quanto representa um incômodo para toda a sociedade, ao mesmo tempo em que não se vislumbra uma solução eficiente (BOARETO, 2008).

Como modelo de descentralização administrativa, na busca por reduzir os custos com a prestação dos serviços de trânsito e transporte, ao mesmo tempo em que se desenhava um modelo no qual estes serviços pudessem ser economicamente explorados pelo poder público, surgiu a necessidade da inclusão dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito – SNT, bem como sua responsabilização no que diz respeito à fiscalização do trânsito local, à segurança na circulação, às atividades ligadas a ações para educação para o trânsito, estabelecer critérios para a habilitação de condutores, cabendo-lhes, inclusive, a imposição de penalidades (VASCONCELOS, 2017).

A municipalização do trânsito conferiu ao gestor público municipal a oportunidade de, ao mesmo tempo, resolver conflitos e melhorar a qualidade de vida dos habitantes das cidades, através da regulação das normas e condutas de trânsito, bem como de explorar esses serviços com a criação de empresas públicas e sociedades de economia mista, por meio das concessões de transporte público, por exemplo (VASCONCELOS, 2017). Essa estratégia de municipalização não se dá sozinha, existem diplomas legais que determinam os limites da atuação municipal nas ações que visem a organização do trânsito local segundo cada atividade pertinente à sua melhoria e aperfeiçoamento. O artigo 24 da Lei 9.503/97 restringe e delimita bem o que sejam as atribuições do município nesse campo, ele prevê quais são as competências, prerrogativas, atividades próprias e a autorização para o exercício de Poder de Polícia na fiscalização de estratégias de melhoria do trânsito, inclusive, com previsão de poder de punição ao condutor infrator das regras contidas no diploma legal pertinente (BOARETO, 2008).

Esta forma de organização do serviço de trânsito impôs aos municípios a criação de empresas públicas, atrelando assim, a contratação de pessoal especializado a partir do regime celetista de trabalho, o que impõe aos trabalhadores públicos formas e metas oriundas do setor privado tais como eficiência, eficácia e instabilidade no emprego. Portanto, a forma neoliberal de lidar com

a organização da prestação do serviço de trânsito torna o trabalho precário, agregando às demandas do agente de trânsito, que já são expressivas (exposição à violência, o trabalho na rua, e o desgaste físico), outras inseguranças, preocupações e angústias, como o receio da demissão, a falta de perspectiva para o futuro e a necessidade de ser competitivo (LANCMAN, SZNELWAR; JARDIM, 2006).

Criada pela Lei municipal 2367/93 a Empresa Municipal de Transporte e Trânsito de Betim a TRANSBETIM, ente administrativo descentralizado, voltado para a prestação do serviço público de transporte e trânsito, passou a fazer parte do Sistema Nacional de Trânsito - SNT em 2001 e funda seus princípios na construção de um trânsito seguro e da mobilidade urbana através de estratégias de engenharia, educação, fiscalização, controle e autuação. Embora tenha personalidade de Direito Privado, ente da Administração Indireta Municipal, ela se apresenta como empresa pública dependente da Administração direta, tanto, que não tem receita própria dependendo orçamentária e administrativamente do poder público Municipal. (BETIM, 1993).

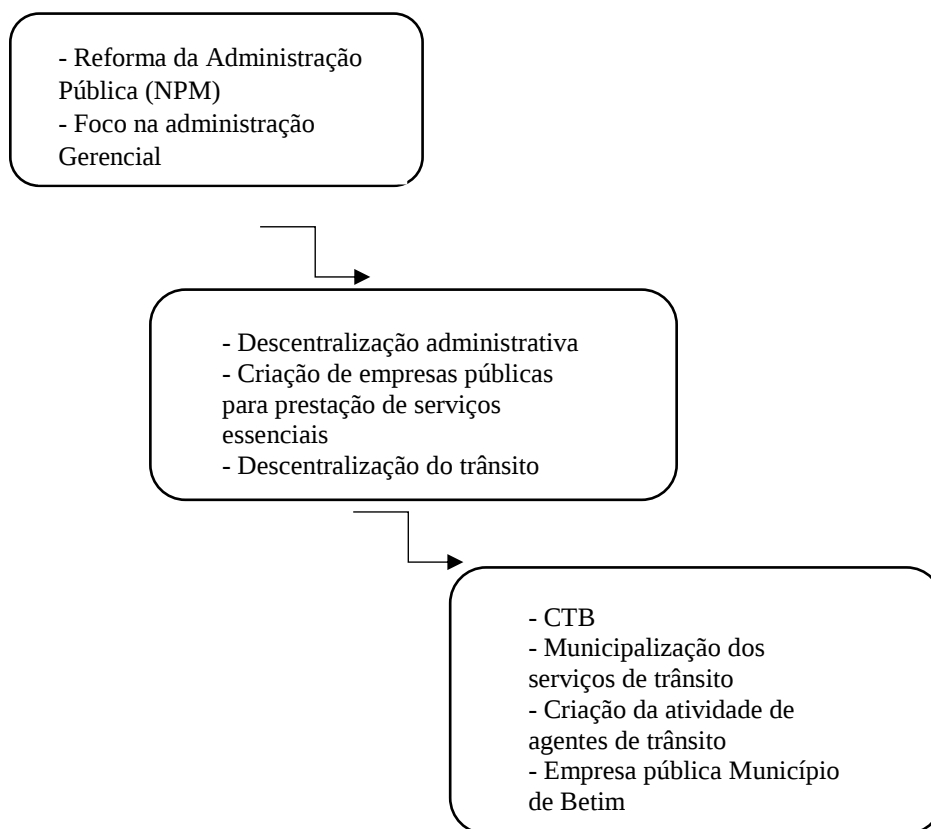
A TRANSBETIM desempenha papel importante no município, atuando tanto nas ações de trânsito quanto no transporte coletivo no município de Betim. Nesse campo ela desenvolve ações e cadastramento e licitação para frota de taxis, cadastramento de veículos de transporte escolar que são monitorados e vistoriados pela referida empresa anualmente, além de criar, instituir e fiscalizar o Sistema de Transporte de Baixa Capacidade – STPBC, e outorgar a concessão para a exploração do transporte público a uma empresa de transporte para essa finalidade. (BETIM, 1993).

A TRANSBETIM participa nas ações de melhoria das condições do trânsito no município, bem como é responsável por políticas de mobilidade urbana que permitam às pessoas a locomoção com mais eficiência dentro da cidade, para que isto aconteça de forma efetiva, a TRANSBETIM se vale das prerrogativas de exercer a atividade pública (BETIM; 1993). Isto, principalmente, mediante atuações específicas com poder de polícia como a lavratura do Auto de Infração de Trânsito – AIT como punição pelas infrações cometidas, tanto no sistema de transporte quanto no de trânsito, utilizando a autuação também como instrumento educativo, na busca por uma mobilidade que garanta o direito ao acesso, tendo em vista os problemas do Brasil (CTB, 1997).

Ainda assim, não está livre dos movimentos econômicos, históricos e sociais pelos quais a Administração Pública passa no Brasil, como a precarização do trabalho nesse setor. Na figura 01, o processo que culminou na forma como o serviço de trânsito é prestado atualmente no município de Betim, desde a reforma gerencial que impõe a adoção do modelo descentralizado, até a edição do

CTB e a criação da Empresa Pública de Transporte e trânsito de Betim/MG e a formalização da profissão dos agentes de trânsito.

Figura 01- Processo de descentralização dos serviços de trânsito



Fonte: elaborado pela autora (2020).

No município de Betim, a precarização do trabalho no setor público se mostra de diferentes formas, desde o modelo de contratação dos agentes de trânsito, sob o regime celetista, sem estabilidade que é fonte de insegurança, preocupação e angústia para o trabalhador do trânsito, passando por questões como a defasagem no número de agentes no que se refere à regulamentação do Departamento Nacional de Trânsito. O órgão mencionado impõe a necessidade de que o número de agentes de trânsito seja proporcional ao número de veículos emplacados no município, sendo de 1 ½ agente para cada mil veículos. Entretanto, no município de Betim existem 27 agentes de trânsito em operação para e uma frota de mais de 119.000 mil veículos emplacados, uma defasagem de mais de 72 agentes de trânsito (DENATRAN, 2020).

Também as recorrentes crises financeiras nos Estados e Municípios também afetam a aquisição de materiais indispensáveis ao trabalho como sinalização, combustível e peças de reposição para sinalização semaforica (DENATRAN, 2019). Todas essas questões fazem com que os agentes tenham que reinventar no trabalho, revestir a tarefa de uma atividade criativa,

transformadora, renormalizadora no espaço do vazio de normas para completar o trabalho (DURRIVE, 2011).

Sobre as dramáticas que o trabalho prestado no crescente cenário de precarização da prestação de serviços dos setores públicos pressupõe, Azevedo e Souza (2017, p. 57) destacam que elas resultam da “tendência universal da renormalização em função da impossibilidade de antecipar completamente as normas antecedentes e codificá-las”. Também se localizam na tentativa de conciliar, no trabalho, a atenção a interesses do polo econômico, dos valores quantificáveis, que invadem a gestão pública no modelo NGP e aos valores sem dimensão, do polo político, já que a gestão pública tem como centro, ou deveria tê-lo, o bem comum (AZEVEDO; SOUZA, 2017).

4 ABORDAGEM METODOLÓGICA

Neste capítulo, apresentamos o caminho metodológico percorrido durante a realização desta dissertação, desde a etapa documental, de observação, até os pressupostos e procedimentos próprios do instrumento da autoconfrontação e confrontação cruzada (FAÏTA; VIEIRA, 2003). A escolha pelo método de análise de conteúdo e suas adaptações em razão das especificidades da abordagem ergológica (SCHWARTZ, 1987) e da autoconfrontação e confrontação cruzada.

4.1 Percurso Metodológico

Tendo em vista o objetivo de nos debruçarmos sobre a atividade coletiva dos agentes de trânsito do município de Betim, privilegiamos a escolha da abordagem qualitativa como eficiente para a realização desta dissertação. Isto porque, a ergologia propõe estudar os fenômenos ligados à atividade de trabalho da perspectiva daquele que realiza a atividade e de forma singular, na qual os sujeitos podem se valer da própria experiência para refletir sobre sua atividade (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Portanto, adotamos uma postura epistemológica essencialmente qualitativa, capaz de favorecer uma reflexão crítica, e um saber acumulado sobre diferentes aspectos da atividade de trabalho, em singularidade e profundidade. Para esta dissertação, cujas análises amparam-se nas compreensões dos próprios trabalhadores sobre sua atividade, buscamos a construção de um conhecimento plural sobre as dimensões visíveis e invisíveis do trabalho dos agentes de trânsito, partindo da premissa de que essas compreensões podem ser coletivas ou individuais, mas sempre singulares e que a abordagem qualitativa é capaz de dar lugar a essa singularidade (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010; GIL, 2006).

Quanto aos meios, esta dissertação empregou uma combinação de técnicas para a produção dos dados acerca do seu objeto, sendo, uma fase documental; uma fase de observação participante e, por fim, uma fase de aplicação de procedimentos próprios da autoconfrontação e confrontação cruzada.

Quanto aos fins, essa dissertação, é fruto de uma pesquisa descritiva. Segundo Gil (2006), a pesquisa descritiva tem como finalidade relatar peculiaridade de uma população específica ou eventos, e ainda estipular dependência existente entre variáveis. Fazem parte dessas pesquisas aquelas que se dedicam ao estudo de particularidades de um grupo ou fenômeno. Esse tipo de

estudo pretende descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade. Nesta dissertação, a realidade a ser descrita, era o universo do trabalho dos agentes de trânsito do município de Betim, partindo de uma compreensão ergológica da atividade desses sujeitos, bem como as compreensões desses agentes sobre essas mobilizações (TRIVIÑOS, 1987).

4.2 A Etapa documental

Como já mencionado, houve uma fase preliminar de pesquisa documental em que foram levantadas as principais legislações, prescrições e regulamentações acerca da atividade de trabalho dos agentes de trânsito. Este levantamento foi realizado tanto a partir de documentos da empresa objeto de estudo, quanto em atos normativos de órgãos regulamentadores da profissão dos agentes de trânsito. Assim, realizamos buscas junto a entidades como o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), consulta às legislações federais como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e Constituição Federal de 1988, além de leitura e catalogação das legislações municipais que instituíram a ECOS Transbetim e regulamentam atuação dos agentes, tais como a Lei nº 2367/93 e Portaria ECOS nº 202 de 2018 (GIL, 2006). Conforme quadro 02.

Quadro 02 – Dados da etapa documental

LEI	ÓRGÃO	DISPOSIÇÃO
Lei 9.503 de 1997	Código de Trânsito Brasileiro	Dispõe sobre a organização do trânsito em âmbito Nacional, Estadual e Municipal
Conselho Nacional de Trânsito/2007a	Departamento Nacional de Trânsito. Sinalização Horizontal	Dispõe sobre a sinalização Horizontal de trânsito
Conselho Nacional de Trânsito/ 2007b	Departamento Nacional de Trânsito	Sinalização Vertical de Advertência
Ministério da Justiça 1996	Denatran/ Destran	Manual de implantação da municipalização do trânsito
Portaria Ecos Nº 202/2018	Ecos Transbetim	Manual de conduta dos agentes de trânsito

Fonte: dados de pesquisa (2020).

4.3 A etapa de Observação

Este segundo momento, constituiu-se em um período de observação participante que, segundo Gil (2006) é a técnica de pesquisa social em que os pesquisadores compartilham, na medida em

que as circunstâncias permitem, o cotidiano, as atividades, as impreviões, os interesses e os afetos de um grupo de pessoas ou de uma comunidade. Para tanto, entre o período de 23 de janeiro de 2019, até 23 de março de 2019, foram realizadas visitas à empresa, todas as terças e quintas-feiras, com duração de 04 horas cada, em diferentes períodos do dia, ora pela manhã, de 08:00h às 12:00, ora no período vespertino, de 13:00h às 17:00, turnos de trabalho dos agentes de trânsito.

Neste período, acompanhamos a rotina dos agentes, tanto no ambiente interno da empresa, quanto nos períodos de trabalho externo, os dados obtidos foram transcritos em um diário de observações, que serviu como aporte para a posterior formação do coletivo e para a escolha das tarefas a serem registradas em filme, como prevê o instrumento metodológico da autoconfrontação, cruzada e simples (VIEIRA; FAÏTA, 2003).

4.4 Passos da autoconfrontação e confrontação cruzada

Segundo Vieira e Faïta (2003, p. 29), o método da autoconfrontação, simples ou cruzada, se constitui em um aporte de estudo para compreender o processo de “produção, reflexão e transformação da atividade”. Ele se divide em três etapas, que foram respeitadas no processo de produção deste trabalho dissertativo, a saber:

- 1) constituição do grupo de análise (Faïta, 1997) que desenvolve o trabalho sobre o objeto da pesquisa e sobre as opções metodológicas;
- 2) a realização das autoconfrontações simples e cruzadas mobilizando a conjugação das experiências;
- 3) o retorno do trabalho de análise ao coletivo profissional (VIEIRA; FAÏTA, 2003).

Após as etapas de levantamento documental e observação participante, partimos para a primeira fase da autoconfrontação que é a formação de um coletivo de trabalho para discutir a experiência e eleger as tarefas controversas a serem registradas em filme. Esta etapa teve como objetivo “favorecer a análise do próprio trabalho por parte dos trabalhadores voluntários“, além de levantar as tarefas mais problemáticas para eles e que seriam filmadas para a etapa seguinte (MESSIAS; PEREZ, 2013, p. 95).

Segundo Schwartz (2007), a Entidade Coletiva Relativamente Pertinente se mostra como mais adequado termo para decifrar as relações estabelecidas nas situações de trabalho que o termo “coletivo”, isto porque, “coletivo de trabalho” pode remeter a um núcleo estático, imutável e

fechado e, de maneira oposta, o ato de trabalhar em conjunto convoca e reconvoca a formação de entidades de cooperação de forma fluida.

Assim, no dia 25 de maio de 2019, iniciamos dois grupos de discussão com os agentes participantes do estudo, dividimos com eles as observações anotadas no diário de campo, na medida em que era possível e não prejudicava os objetivos deste estudo, para que juntos, pesquisadores e trabalhadores pudessem definir o universo das tarefas a serem registradas.

Ao fim da terceira reunião com o coletivo, aqui ECRP, formada pelos 02 agentes que decidiram participar do estudo, ficaram definidas as seguintes atividades a serem registradas:

- Atuação em semáforo defeituoso;
- Fiscalização do estacionamento regulamentar (Idoso/deficientes/carga e descarga, R6C e R6A – Proibição de parada/estacionamento); Fiscalização de Estacionamento rotativo;
- Travessia de pedestres em porta de escola
- Presença em pontos estratégicos

Seguindo o planejamento, as atividades passaram a ser acompanhadas, depois foram registradas em filme as que apresentavam maiores controvérsias, até o final do mês de junho. Após essa fase, foram selecionados os trechos das filmagens a serem confrontados com os agentes, como etapa posterior da autoconfrontação, entre os meses de julho e agosto. Os trechos a serem confrontados foram escolhidos levando-se em conta as controvérsias que apresentavam, tais como os trechos em que havia confronto com os usuários, debates de normas, onde o agente renormalizava indo além da prescrição da tarefa, nos trechos em que a atividade sofria qualquer interferência do meio que a tornasse problemática e apresentasse material de interesse para a autoconfrontação.

4.4.1 A autoconfrontação simples

Após a fase de escolha dos trechos a serem exibidos aos voluntários, com a finalidade de orientar os diálogos sobre o trabalho, teve início a fase de autoconfrontação simples. As autoconfrontações simples aconteceram sempre aos fins de semana, nos horários de trabalho de cada agente participante. A escolha pelos fins de semana partiu dos próprios trabalhadores já que nesses dias só havia agentes na empresa, os demais setores ficavam fechados sem expediente administrativo, assim, eles se sentiam mais livres para dialogar sobre o trabalho. Também porque não desejavam que a chefia participasse das sessões, por temerem a falta de compreensão dos demais acerca do que era tratado.

Iniciada a confrontação, seguíamos com as questões suscitadas pelo participante sobre a atividade filmada, visando organizar o diálogo sobre o trabalho com o voluntário da pesquisa, mas sempre deixando claro com os participantes que os diálogos não estavam restritos às perguntas, outras questões que para eles parecessem importantes poderiam ser levantadas a qualquer momento (CUNHA; LAMCOMBEZ, 2008).

Os encontros se iniciavam com uma nova leitura do Termo de Consentimento livre e esclarecido a cada um dos participantes, também eram explicados novamente os objetivos do estudo, os limites da participação e o direito ao anonimato. As imagens selecionadas eram mostradas ao participante e, após ele se assistir no desenvolvimento da tarefa, o diálogo se iniciava com o mesmo comando: “Me diga o que você está fazendo!” A partir daí as questões fluíam de acordo com o que o participante tinha (ou queria) expor.

Vale ressaltar que, nesta etapa, as imagens eram assistidas e discutidas apenas entre o voluntário e os pesquisadores, não havia participação do coletivo nas discussões, o interesse nesta fase era sobre as interpretações individuais dos aspectos visíveis e invisíveis do trabalho, sobre as atividades “impedidas ou contrariadas” (CUNHA; LAMCOMBEZ, 2008, p. 26).

4.4.2 A confrontação cruzada

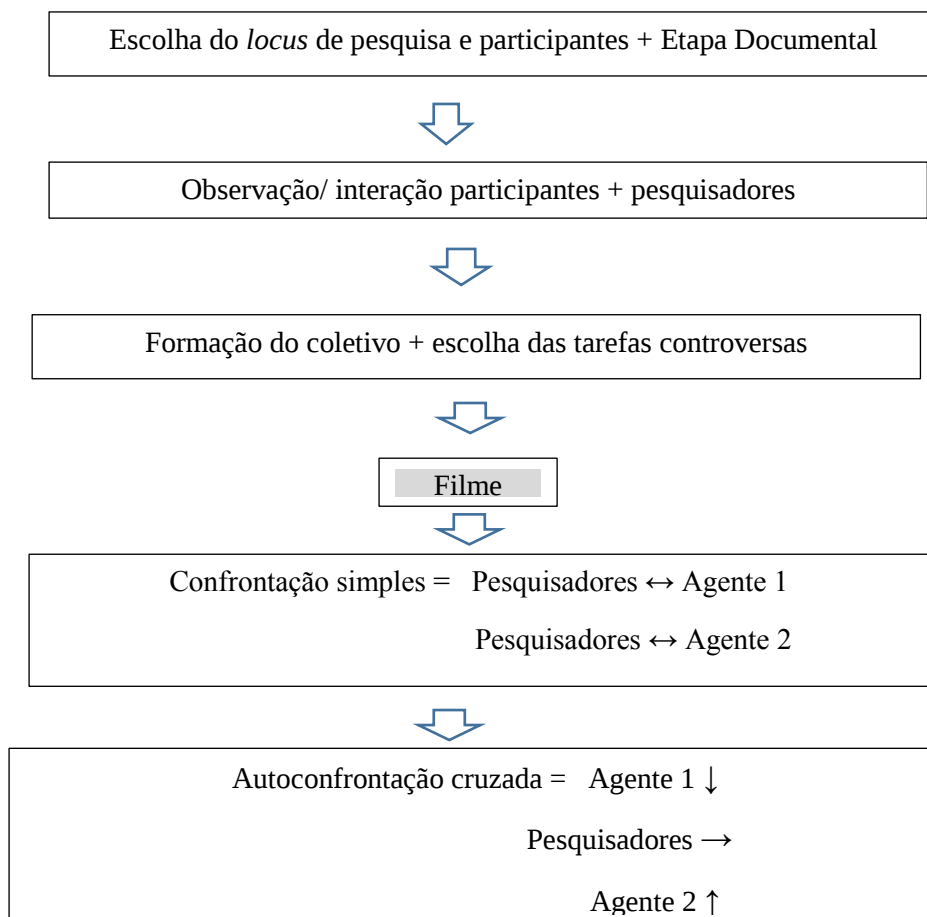
Na segunda fase da pesquisa, os pares de agentes participantes e os pesquisadores assistiram juntos aos trechos selecionados das gravações. Nessa fase, os pesquisadores atuaram como mediadores do diálogo entre os agentes acerca das sequências laborais registradas em filme e assistidas coletivamente. O objetivo deste debate em coletivo era “levar os trabalhadores a se interrogarem sobre o que eles observam da própria atividade” (CLOT, 2010, p. 240).

Essas discussões buscavam os aspectos coletivos das mobilizações necessárias à consecução do trabalho, fazer emergir os aspectos coletivos mais invisíveis que circundam e orientam o trabalho dos agentes de trânsito, como os usos de si pelos outros (principalmente, os pares), as renormalizações, as normas antecedentes de cunho coletivo. Enfim, mostrar a atividade de trabalho na compreensão coletiva, sem deixar de lado as vivências singulares.

Devemos registrar que, ambas as fases, autoconfrontação simples e cruzada, buscavam proporcionar o conhecimento da atividade de trabalho dos agentes de trânsito em aderência. Permitir aos agentes mostrar do que a atividade é feita no espaço da vida real, a partir de normas antecedentes legais, rígidas e coletivas, desvendar como eles mobilizam saberes, valores e experiências para dar conta do trabalho. O percurso metodológico envolvendo todas as etapas

da pesquisa, bem como as fases da autoconfrontação, simples e cruzada, seguiram o esquema abaixo, adaptado do proposto por Vieira e Faïta (2003, p. 47).

Figura 02 - Passos da autoconfrontação simples e cruzada



Fonte: adaptado de Vieira e Faïta (2003, p. 47)

Para esta pesquisa, privilegiamos as confrontações realizadas com apenas uma dupla, isto permitiu adentrar em profundidade e com singularidade os fenômenos que buscávamos compreender. Os filmes tinham duração entre 1h30 minutos e 2horas, foram feitos recortes de cerca de 10 minutos, notadamente, onde os conflitos narrados na ECRP apareciam, e as autoconfrontações entre as duplas durava cerca de 30 a 40 minutos. O tempo também foi uma questão para nós, devido à natureza do trabalho, as condições em que se podiam realizar as entrevistas, o tempo que os agentes podiam se afastar do trabalho para responder, foi preciso renormalizar e adequar o método à vida real, a situação real em que a dissertação se desenvolveu. Abaixo, o quadro 03, ilustra o processo.

Quadro 03 – Tempo de filmagem e confrontação

Tarefa Filmada	Tempo de filmagem	Recorte para confrontação	autoconfrontação	Confrontação cruzada
Semáforo	2 horas	10 min	40 min	42 min
Estacionamento regulamentado	1 hora	15 min	30 min	38 min
Travessia da porta de escola	3 filmagens de 40 minutos	2 filmagens de 10 minutos	37 min	45 min
Presença (P.A)	2 filmagens de 1 hora	Filmes de 11 e 15 min	55 min	57 min

Fonte: dados de pesquisa (2020).

Alguns outros relatos decorrentes das entrevistas, aparecem no texto como suplementares ou como suporte para as narrativas dos agentes A1 e A2.

4.4.3 O retorno ao coletivo

Entre os dias 01 de outubro de 2019 e 29 de novembro de 2019, procedemos a última fase do método escolhido: o retorno ao coletivo. Em primeiro lugar, foi realizada uma reunião com a gestora de trânsito e com o chefe de setor dos agentes, nesta reunião discutimos as questões levantadas pelos agentes, as compreensões deles sobre as normas, a escassez, as mobilizações e sobre possíveis formas de valorização de seu trabalho.

Posteriormente, as impressões de cada agente foram discutidas diretamente com os participantes, fazendo com que eles revivessem a experiência e se dessem conta do caráter enigmático da própria atividade e toda a mobilização que fazem para realizar suas tarefas diárias.

4.5 Procedimentos de Análise dos Dados

Como procedimento de análise dos dados produzidos durante as etapas anteriores, optamos pela análise de conteúdo, adaptada aos objetivos propostos, ao caminho percorrido e à epistemologia adotada (GODOI; MELLO; SILVA, 2010; SCHWARTZ; DURRIVE, 2010). Respeitando os princípios metodológicos da análise de conteúdo e a forma de se produzir saberes próprios da ergologia, as representações produzidas nas entrevistas em autoconfrontação e confrontação cruzada foram organizadas em categorias de pesquisa. Essas categorias se referem às tarefas

sobre as quais a ERCP apontou as maiores controvérsias, ou que tornam o trabalho impossível/invivível.

Já os principais conceitos ergológicos aparentes no discurso dos agentes, ainda que não sob os mesmos nomes, foram organizados como unidades de análise, conceitos sobre os quais seriam lidas as entrevistas. Esta categorização foi pensada após a produção dos dados, ainda antes das análises propriamente, mas já com alguma ideia do que havia sido levantado nas sessões de autoconfrontação e confrontação cruzada (GODOI; MELLO; SILVA, 2010). Conforme mostra a Quadro 04.

Quadro 04– categorias de pesquisa e unidades de análise

Categorias de pesquisa - Atividades filmadas	Unidades de análise – Conceitos ergológicos recorrentes
Operação em semáforo defeituoso	Normas antecedentes
Fiscalização de estacionamento regulamentado (Idoso, Deficientes e Carga/descarga); Fiscalização de estacionamento rotativo	Renormalizações Usos de si <i>Corpo-si</i>
Travessia de pedestres em porta de escola	Dramáticas de uso de si
Fiscalização de rotina (P.A)	Espaço tripolar (mercado, política e gestão)

Fonte: dados de pesquisa (2020).

Acreditamos que esta divisão facilitou a compreensão, organização e análise dos dados sem deixar de privilegiar a complexidade contida nos relatos, nas experiências e no reviver da atividade de cada um dos agentes individual e coletivamente.

Seguindo o que leciona Bardin (2016), a etapa de análise dos dados produzido se desenvolveu com as seguintes fases:

- Pré - análise, com a exploração do material produzido na etapa documental, que foi novamente lido, catalogado e serviu como aporte para o capítulo sobre a organização do trabalho no serviço público e sobre o universo normativo antecedente da atividade no município de Betim. Também compreendeu a volta ao material produzido durante os meses de observação, conversas em coletivo e filmagens. Esta etapa envolveu uma leitura aprofundada do material produzido, na qual buscamos as mensagens contidas

nas falas, nos gestos, nas imagens e nas normas orientadoras das tarefas e das atividades;

- Codificação e categorização dos dados: nesta etapa, optamos por definir as tarefas mais controversas como categorias de pesquisa, sobre as quais debruçaríamos nossas atenções, essas categorias nos permitiram o acesso ao universo das atividades “impedidas e contrariadas”. Também percebemos a relevância de dividir os conceitos ergológicos como unidades de análise, isto porque, com a leitura atenta do material, percebemos que esses conceitos eram recorrentes nas narrativas dos agentes, ainda que não com os mesmos nomes;
- Por fim, iniciamos a fase de tratamento ou interpretação dos dados: Percebemos o termo “interpretação” dos dados como mais adequado, primeiro porque não houve a utilização de softwares para tratamento mecânico desses dados; segundo porque toda a atividade de pesquisa foi ontologicamente e epistemologicamente qualitativa, calcada nas compreensões, debates e dramáticas contidas nas imagens e nos relatos em confrontação com elas.

A seguir são apresentadas as compreensões dos agentes de trânsito do município de Betim sobre valores, saberes, experiências em mobilização para realizar sua atividade de trabalho, lidas sob a perspectiva ergológica.

5 AS NORMAS ANTECEDENTE AO TRABALHO NO TRÂNSITO: ENTRE A LEGALIDADE E DISCRICIONARIEDADE

Schwartz (2009) *apud* Petrus (2017), propõe analisar a atividade, de um lado, em um campo epistêmico no qual a construção do conhecimento sobre ela se debruça sobre a “tentativa de neutralizar as dimensões do debate de normas, das condições históricas, do momento e do meio em que se insere a atividade, conferindo valor ao resultado da experiência produzida” (PETRUS, 2017, p. 55).

Neste capítulo, seguimos o posicionamento epistemológico alhures, no qual nos dedicamos apresentar o caráter normativo do trabalho dos agentes de trânsito e a necessidade de certa discricionariedade para realizá-lo. Assim, apresentamos o universo normativo antecedente da atividade de trabalho dos agentes de trânsito a partir de um posicionamento ergológico, no qual se reconhece desde o debate entre normas até as dimensões mais singulares observáveis no campo da atividade em um “aqui e agora”. Essa construção do saber conceitual pode ser classificada em níveis de epistemicidade que são observados em cada situação, em atividades humanas de diferentes naturezas e proporcionam a construção de um saber acadêmico (em *desaderência*), mas que se submete à observação em proximidade, à vivência, ao saber da experiência (em *aderência*), portanto, priorizando a atividade singular.

A categoria profissional dos agentes de trânsito surgiu com o Código Brasileiro de trânsito em 1997. O CTB, como é conhecido, instituiu a figura do agente de fiscalização de transporte e trânsito, como agente público obrigado a atuar na gestão, engenharia e fiscalização do espaço em que o trânsito se desenvolve, reprimindo comportamentos ofensivos às leis de trânsito, por parte dos condutores (CTB, 1997). Também incumbe ao agente atuar na gestão das ocorrências de conflito entre a mobilidade e o meio, restabelecendo as condições de fluidez do trânsito quando as normas, sejam as normas escritas ou as normas do meio, falham inesperadamente, por meio da atuação com seu corpo, da mobilização de seus saberes, valores, experiências com (e sobre a atividade) (VASCONCELOS, 2009).

No âmbito do município de Betim-MG, a empresa responsável pela atuação dos agentes de trânsito é a ECOS TRANSBETIM. Ela existe desde 1993, mas gerencia o trânsito desde 2001, quando o município passou a integrar o SNT, a partir da descentralização administrativa da gestão e prestação dos serviços públicos em transporte e trânsito. Anteriormente apenas denominada Empresa Municipal de Transporte e trânsito de Betim – TRANSBETIM, a empresa

passou por uma recente reformulação passando a integrar a Autarquia de Construções, obras e serviços de Betim, quando recebeu a nova denominação ECOS TRANSBETIM.

São extensivas aos agentes as tarefas de fiscalização das condições de circulação do Sistema de Transporte de Baixa Capacidade – STBPC; elaboração de autos de infração de trânsito (AIT's) e operações de trânsito como blitzes destinadas a coibir o transporte escolar clandestino, apreensão e autuação em veículos cuja a circulação se encontre em desacordo com o CTB e a legislação municipal, uso do corpo para compor a sinalização de trânsito quando esta é insuficiente, ausente ou defeituosa, de acordo com os sinais sonoros e gestos definidos em resoluções específicas do CONTRAN, fiscalização de normas de circulação e estacionamento, como o estacionamento rotativo, estacionamento em vagas destinadas a pessoas com deficiência, idosos e em trabalho de carga e descarga de bens e valores. Situações em que o condutor deve ser advertido e autuado segundo a regulamentação do CTB (BETIM, 1993; 2018).

A ECOS TRANSBETIM exerce um papel ativo, mediante atuação dos agentes de fiscalização de transporte e trânsito, na melhoria das condições do trânsito no município, bem como assume a responsabilidade por políticas de mobilidade urbana que permita às pessoas a locomoção com mais eficiência dentro da cidade e estratégias de educação para o trânsito, visando o desenvolvimento de culturas de paz no trânsito da cidade (BETIM, 2018). Para que isto aconteça de forma efetiva os agentes de trânsito, integrantes da estrutura de fiscalização ostensiva, se valem das prerrogativas próprias do exercício da atividade pública, revestindo-se do chamado “poder de polícia” a fim de impor sanções aos infratores das normas de trânsito e transporte, tais como a lavratura do Auto de Infração de Trânsito – AIT (GUIMARÃES, 2013).

A autuação possui uma dupla finalidade, ora como instrumento punitivo, ora como instrumento educativo, na busca por uma mobilidade que garanta o direito ao acesso das pessoas, dos veículos, e que as trocas entre os fluxos econômicos ocorram de forma segura nos centros urbanos (CTB, 1997).

Os agentes atuam, fazendo uso de seu poder de polícia, na democratização do espaço público e na gestão de conflitos no trânsito. Isto é, são os responsáveis por promover a gestão das questões tão cotidianas quanto imprevisíveis no tenso trânsito das cidades, possibilitando a mobilidade urbana e a segurança de pedestres, ciclistas, condutores e usuários do transporte público (LANCMAN, 2007). Sem dúvidas, o trabalho dos agentes de trânsito pode ser visto como uma

atividade sobremaneira normalizada, normativa, prescrita, haja vista o próprio conceito de poder de polícia, pelo qual:

Considera-se poder de polícia a atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do poder público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. (LEI FEDERAL 5.172/66, Artigo 78).

Embora esse conceito esteja contido no Código Tributário Nacional, ele vale para todas as atividades estatais plenamente vinculadas, segundo Celso Antônio Bandeira de Mello (2013) e Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2009). A atividade de trabalho dos agentes de trânsito, não só no município de Betim, se encontra prevista em diferentes legislações, de forma bem definida, e não admite interpretações ampliadas por se tratar de atuação em nome do poder público que, por sua vez, deve sempre limitar sua atuação a uma legalidade estrita. Por legalidade estrita compreende-se que o Estado, ou quem lhe faça as vezes (como no caso dos agentes de trânsito), não pode atuar sem que a lei assim expressamente permita, sendo-lhe vedada qualquer atuação fora dos limites legais (MELLO, 2013).

Isto posto, não é forçoso imaginar que a atividade do agente de trânsito encontra-se constrangida por normas antecedentes de diferentes dimensões – e bastante rígidas -, o que pode significar fonte de diferentes problemas no desenvolvimento dessa atividade. Como norma antecedente, que se posiciona ainda antes de começar o trabalho e que, por isso, o torna possível (DURRIVE, 2011), podemos citar o que descreve o artigo 24 da Lei 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro -, primeira lei a determinar os limites de atuação do trabalho do agente de trânsito e os limites de sua atuação. De fato, o artigo 24 restringe e delimita bem o que sejam as atribuições tanto do Município quanto do agente de trânsito, autorizando e limitando o exercício de poder de polícia na fiscalização das posturas.

Dispõe o artigo 24 do CTB:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

(.....)

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (LEI FEDERAL 9.503/97, artigo 24)

Segundo Durrive (2011, p. 49) “O projeto de uma norma é antecipar o agir, enquadrá-lo: é o que deve ser.” No caso da disposição legal supracitada, ela expõe de forma inequívoca qual o papel do agente de trânsito em sua atuação profissional. Essa disposição é capaz de orientar a ação desde o projeto até o objetivo, a partir da solicitação do meio, da demanda que se apresente na rotina de trabalho. É a antecipação do agir que o agente buscará para se orientar no momento em que a demanda se apresente, diríamos, sua bússola. Significa dizer que o trabalhador se colocará sempre no centro das decisões ao entrar em atividade, é este o ponto de encontro da experiência singular no trabalho. São nessas decisões que nascem das dramáticas de uso de si (DURRIVE, 2014).

Como já mencionado, alguns aspectos da atividade de trabalho dos agentes de trânsito têm sido explorados nos campos da ergonomia e da psicodinâmica do trabalho com as análises de Selma Lancman (2005; 2006; 2007), principalmente. Esses trabalhos foram importantes para apontar repercussões das condições de trabalho sobre aspectos como a saúde e do bem-estar dos trabalhadores, eles lançaram luz em questões como os fatores estressores, causas de envelhecimento precoce, sofrimento psíquico e exposição à violência na atividade dos agentes de trânsito. Ainda assim, a nosso ver, as pesquisas supramencionadas não foram capazes de tocar os aspectos mais singulares para esta classe como elas pesam sobre a atividade, além das compreensões dos agentes sobre a própria atuação. Isto porque, as análises trazidas não privilegiaram os aspectos invisíveis/invivíveis do trabalho, tais como, a geografia e a demografia das cidades, as interferências do tempo/espaço e os interesses envolvidos na atuação dos agentes (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Esta atividade tem por objetivo:

[...] Contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (art, 2º, LEI 12.587/2012).

As principais atividades dos agentes de trânsito, em âmbito nacional e no município de Betim estão descritas no quadro 05.

Quadro 05 - Principais funções dos agentes de trânsito

Gerais	Município de Betim
Apreender materiais, equipamentos, objetos ou documentos que comprovem a prática de irregularidades ou ilícitos definidos na legislação de trânsito	Operar o trânsito e transporte em casos de acidentes e ocorrências inesperadas, a fim de restabelecer a ordem e garantir a mobilidade de pessoas e veículos
Averiguar denúncias e reclamações relativas à circulação e ao trânsito de veículos	Fiscalizar as condições de tráfego e documentação de ônibus e vans do transporte público
Fiscalizar o porte de documentos de identificação veicular	Fiscalizar pontos de interesse: vagas reservadas a deficientes físicos, idosos, estacionamento rotativo e estacionamento proibido
Planejar, coordenar e supervisionar as ações de policiamento e fiscalização de trânsito e operação de tráfego.	Realizar o apoio aos usuários e à educação de trânsito e transporte
Orientar, operar, fiscalizar e zelar pelo cumprimento das normas de circulação e conduta de trânsito e transporte de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – e legislações municipal, estadual e federal	Realizar apoio a obras ou a eventos, garantindo a ordem e a mobilidade de pessoas e veículos
Operar o trânsito zelando pela fluidez e segurança na circulação de veículos e pedestres	Realizar fiscalização de trânsito e de transporte; coibir a prática das infrações de trânsito
	Lavrar AIT em caso de infração de trânsito

Fonte: elaborado pela autora com base no CTB e Portaria ECOS nº 202/2018 (2020).

5.1 Entre o prescrito e a vida real: dando voz às renormalizações

Entre as metas próprias da atividade e os meios de que os agentes dispõem para sua realização existe uma situação fática que se desenvolve em um “espaço de possíveis sempre a negociar” (SCHWARTZ, 2000, p. 42). Por exemplo, mesmo quando a norma deixa claro o conteúdo da tarefa do agente em “cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito; planejar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais” (artigo 24, CTB), a forma de executar sempre será operada pelas escolhas do agente no momento concreto, ainda que restritas ao princípio da legalidade estrita, pelo qual o agente público no exercício de suas funções só pode agir nos limites em que a lei autoriza. Haverá, sempre, um debate de normas entre o que está prescrito e o que o agente faz para cumprir a demanda, espaço onde reside a atividade humana (DURRIVE, 2014).

Não por acaso, a ideia de debate de normas na atividade de trabalho é sempre um “fazer de outra forma” no aqui e no agora (DURRIVE, 2011, p. 47). E a das dramáticas é gerir escolhas em um meio que não é jamais neutro - a cidade e o tráfego - e que, no caso dos agentes de

trânsito, pode se transformar diversas vezes em um mesmo dia, modificando até mesmo a relação do trabalho e do trabalhador com o tempo, envolvendo um debate de normas e valores, uma recriação constante da própria atuação, a renormalização cotidiana da atividade (SCHWARTZ, 2000).

A lei de mobilidade urbana ainda determina, em seu artigo 7º, que faz parte do trabalho dos agentes, como garantidores, atuar para “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social” (BRASIL, 2012, artigo 7º). Note-se que há, nesse pequeno mandamento, uma gama de interesses em conflito, desde questões econômicas próprias dos países em desenvolvimento, as desigualdades, a organização excludente dos espaços e da economia, até uma garantia própria do polo político, a inclusão social (SANTOS, 2017). Além das normas já mencionadas, no âmbito do município de Betim, em 2018 foi editada a portaria ECOS Nº 202, que dispõe sobre o manual de postura e de conduta profissional e operacional dos agentes de transporte e trânsito da empresa de construções, obras, serviços, projetos, transportes e trânsito de Betim – Ecos Transbetim (BETIM, 2018).

Esse dispositivo legal trata, desde a apresentação pessoal do agente, indicando o tipo de corte de cabelo, apresentação do uniforme, uso de acessórios, até a postura de trabalho ao tratar com o usuário com prescrições como “tratar com atenção e urbanidade as pessoas com as quais, em razão de serviço, entrar em contato, ainda quando estas procederem de maneira diversa” (PORTARIA ECOS nº 202/2018, artigo 38). Também descreve funções específicas do agente como o dever de “elaborar os autos de infração/autuação/ocorrência com zelo e imparcialidade, conforme dispuser a lei”, sobre o horário de trabalho e descanso “Art. 7º Após assumir o turno, o Agente de Transporte e Trânsito da ECOS/Transbetim terá quinze minutos para apanhar o seu material, vistoriar a viatura e estar pronto para os empenhos do dia” (BETIM, 2018).

Interessante notar que, entre as atribuições do agente constantes desse documento, encontram-se desde normas de interesse coletivo, próprias da prestação do serviço público como o artigo 5º, inciso XI – “apoiar e garantir as ações fiscalizadoras e o funcionamento dos serviços de responsabilidade do Município” até o uso do poder de polícia, com repressão a comportamentos indesejáveis:

Art. 38. O Agente de Transporte e Trânsito da ECOS/Transbetim deve priorizar suas ações no sentido de coibir a prática das infrações de trânsito, porém, uma vez constatada a ocorrência de infração, terá o poder/dever de autuar o infrator, devendo tratar a todos com urbanidade e respeito, sem, contudo, omitir-se das providências que a lei lhe determina (BETIM, 2018).

A natureza normativa rígida do trabalho dos agentes se depreende do prescrito no artigo Art. 40, da Portaria ECOS nº 202/18, que dispõe que “a lavratura do AIT é um ato vinculado na forma da Lei, não havendo discricionariedade com relação à sua lavratura, conforme dispõe o art. 280 do CTB”. Em outro ponto, notamos que a simples presença do agente, sua forma de se movimentar no ambiente, já faz atividade normativa, no sentido de tornar o ambiente em desvio normativo outra vez (DURRIVE, 2014).

Entretanto, ao mesmo tempo, essa nuance da atividade encontra-se restritamente disposta em normas anteriores, leis e códigos, como o artigo 87 do Código de Trânsito que prediz “Os sinais de trânsito classificam-se em: (...) VI - gestos do agente de trânsito”, gestos e sinais esses prescritos em documentos como as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito nº 180/05, 236/07 e 243/07 (figura 02) (BRASIL, 1997; 2005; 2007a; 2007b).

Figura 03 - Sinais sonoros emitidos pelo agente de trânsito



Fonte: Contran (2007).

Esse é mais um dos pontos de interesse no estudo: o debate de normas na relação entre o que está prescrito, o codificado, delimitado e o que é convocado do agente no imprevisto o que ele compreende como sendo seu papel. As resoluções supramencionadas indicam no sentido de que o próprio corpo do agente é, de uma vez, sua ferramenta de trabalho e instrumento normativo (sinalização viária). Essa forma prescrita de ser/estar/movimentar-se nas cidades demanda uma inteligência, uma criatividade, a adoção de uma certa postura na busca pela manutenção da própria segurança e da de terceiros. Isto é, convoca um *corpo-si*. Mas não esqueçamos o fato de que, ainda que as prescrições sobre a atividade desses agentes sejam

bastante rígidas, sempre haverá, no caso concreto, a escolha por um fazer de outro modo, algum aspecto que a norma não alcançará no momento imprevisto. Nesse momento, será preciso que o agente crie “para si mesmo, parcialmente, normas e leis para gerir o ‘vazio de normas’ da situação: porque, seja qual for a situação, as normas antecedentes nunca serão suficientemente exaustivas a ponto de dizer tudo o que se deve fazer” (SCHWARTZ, 2010, p. 144).

Por fim, a atividade dos agentes é constrangida também no nível mais micro de atuação, isto porque, o cotidiano do trabalho é gerenciado por meio de uma escala de serviço semanal, na qual constam prescrições normativas que vão desde a determinação do local em que cada agente deve estar em determinados momentos, passando pelas tarefas a serem realizadas nos horários descritos, até o horário em que o agente deve fazer sua pausa para alimentação. Como descrito na figura 03:

Figura 04 – Escala de trabalho semanal

EQUIPE	SEGUNDA-FEIRA	TERÇA-FEIRA	QUARTA-FEIRA	QUINTA-FEIRA	SEXTA-FEIRA
1	GV X AMAZONAS	ROTA 01	PRESEÇA AV. AMAZONAS / CORONEL J. FELIX	CEABE	GV X AMAZONAS
	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO
	ROTA 04 BR	CEABE	ROTATIVO	ROTATIVO	CARGA E DESCARGA IDOSO / DEF. FÍSICO
2	ROTA 01	CEABE	ROTA 04 BR	ROTA 04 BR	PRESEÇA AV. AMAZONAS / CORONEL J. FELIX
	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO
	GV X AMAZONAS	PRESEÇA RODOVIÁRIA	CARGA E DESCARGA IDOSO / DEF. FÍSICO	CEABE	ROTATIVO
3	Rota 02	PRESEÇA AV. AMAZONAS / CORONEL J. FELIX	GV X AMAZONAS	ROTA 01	PRESEÇA RODOVIÁRIA
	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO
	PRESEÇA RODOVIÁRIA	ROTATIVO	PRESEÇA RODOVIÁRIA	PRESEÇA RODOVIÁRIA	ROTA 02
4	ROTA 03	ROTA 03	ROTA 02	ROTA 03	ROTA 04
	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO	INTERVALO
	CARGA E DESCARGA IDOSO / DEF. FÍSICO	CARGA E DESCARGA IDOSO / DEF. FÍSICO	GV X AMAZONAS	PRESEÇA AV. AMAZONAS / CORONEL J. FELIX	GV X AMAZONAS

Fonte: TRANSBETIM (2019).

O que toda essa normatividade que visa constranger, delimitar, normalizar o trabalho dos agentes não leva em consideração é o espaço em que a vida acontece. E ela se torna dramática já que, segundo Schwartz (2015):

É impossível porque toda configuração da atividade humana, e notoriamente a de trabalho, é sempre, certamente, um desenrolar de protocolo normalizado, mas também um encontro. Para ser mais preciso, no inaparente (principalmente para os olhares apressados), ela é um encontro de encontros, uma combinatória sempre parcialmente

renovada, uma interface sempre parcialmente ressingularizada entre meios técnicos, objetos técnicos e humanos no trabalho. (Schwartz, 2015, p. 332).

É preciso compreender a atividade dos agentes de trânsito como um espaço no qual ocorre um constante debate entre as normas antecedentes, (que são sempre impossíveis de reproduzir inteiramente – e que podem tornar o meio invivível, já que ele é sempre infiel e nunca neutro) e a recriação que cada agente em atividade elabora frente às situações singulares vividas, as renormalizações, que tornam o meio em que se trabalha vivível, como é tratado no capítulo seguinte (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010).

Sob um diferente prisma, podemos compreender que a atuação do agente é convocada precisamente quando as normas antecedentes que orientam o trabalho falham, isto é, quando um condutor ou pedestre infringem a norma, quando ocorre uma situação imprevista, um acidente de trânsito, quando duas pessoas com prioridade de parada/estacionamento reivindicam a mesma vaga, é preciso que esses agentes façam uso de si a fim de novamente “fazer norma”, no aqui e agora (DURRIVE, 2014).

6 CONFRONTANDO O TRABALHO NO TRÂNSITO: DANDO VOZ À ATIVIDADE

Christine Noël - Geralmente pensamos que o fato de falar é natural, algo que seria próprio do homem. Além disso, pensamos que, a partir do momento em que sabemos fazer alguma coisa, deveríamos saber dizer o que fazemos [.....]

Daniel Faïta – Proponho uma frase mais concisa mas, espero, mais consistente: *Dizer não é coisa simples* [.....] (NOËL; FAÏTA, 2010, p. 165 in SCHWARTZ, Yves; DURRIVE, Louis. Trabalho e ergologia. In: **Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana**. Niterói: Eduff, p. 25-36, 2010).

Neste capítulo, apresentamos as análises dos dados produzidos durante as confrontações. Este capítulo privilegia o ponto de vista dos agentes sobre sua atividade, ele foi organizado para expor as angústias, as demandas, as saídas que os trabalhadores constroem para realizar a tarefa, suas compreensões sobre a dinâmica do trabalho, acerca das prescrições e do que fazer com elas no espaço da vida real. Também se ampara sobre o valor que a profissão possui para eles e como eles gostariam que ela fosse vista pela coletividade, as análises são apresentadas a partir das tarefas filmadas e se dedicam a apresentar as compreensões produzidas durante as confrontações. Durante as confrontações, foi possível notar que, ao serem questionados sobre as escolhas que faziam em determinados contextos da atividade, os agentes apresentavam certas dificuldades em descrever as tarefas. Entretanto, quando confrontados com sua imagem durante o fazer e, novamente, questionados, sua narrativa ultrapassava os limites da descrição de protocolos e assumia uma defesa da atividade, permitia reviver a experiência de suas escolhas e da forma de mobilizar seu saber, seus valores, sua compreensão do contexto e, sobretudo, e do que é requerido de seu corpo no trabalho. E quando se diz o corpo, na perspectiva ergológica, isto compreende a inteligência, a história, a força física, a experiência de vida e o olhar para o mundo. Isto é, o *corpo-si* (SCHWARTZ; DUC; DURRIVE, 2010).

Durante as análises, optamos por substituir o termo “coletivo de trabalho” (próprio da clínica da atividade) por “Entidade Coletiva Relativamente Pertinente”, a partir da orientação de Yves Schwartz e da observação do caráter coletivo, mas singular, da atividade de trabalho desses agentes de trânsito nas entrevistas. As sessões evidenciaram o caráter coletivo do trabalho, mas também revelaram a existência de dinâmicas de arranjos e trocas muito particulares, que se construía no desenvolvimento das tarefas, a partir de ajustes, debates de normas, formas de cooperação nos modos de fazer, na linguagem particular adotada entre esses trabalhadores para descrever determinadas tarefas, colocando em evidência o caráter coletivo das aprendizagens do *corpo-si*. Assim, compreendemos que estratégias como a escolha dos agentes em trabalhar

mais com uns que com outros colegas, em aderir mais ao agir de determinados pares em relação de outros, evitar questionar as decisões de seus pares no trabalho na rua, deixam à mostra o caráter flutuante dessas entidades, em outras palavras, evidenciaram como elas são “relativamente pertinentes” e não fechadas, estáveis ou estáticas, como supõe a ideia de um “coletivo de trabalho” (SCHWARTZ, 2010).

6.1 Variabilidades na atividade semafórica: “isso é mais empírico mesmo”

Ao nos debruçarmos sobre a atividade de trabalho dos agentes de trânsito, buscávamos apreendê-lo ao máximo, conhecer como seu universo normativo antecedente e como ele acontece no espaço da vida real, o que se faz, porque se faz, como se faz, o que é preciso mobilizar para fazer. Isto porque, o conhecimento das situações de trabalho, em um campo ergológico, se destina a compreendê-las, intervir nelas, para transformá-las (SCHWARTZ, 2007, p. 151). Para tanto, dividimos as tarefas/atividades dos agentes de trânsito em menores unidades de análise, lidas a partir dos conceitos ergológicos mais recorrentes nos relatos dos próprios agentes, percorrer um caminho ergológico que privilegiasse a perspectiva daquele que trabalha.

Entre as atividades filmadas e, posteriormente, confrontadas, a semafórica é uma das que mais apresenta variabilidade dos “modos de fazer”, desafios e renormalizações. Por “atividade semafórica”, compreendemos a atividade aparente entre o protocolo de operações em um semáforo defeituoso e a forma dos agentes em realizar o trabalho no espaço da vida real, o que realmente foi feito em campo, no “aqui e agora”. A atividade semafórica, então, foi compreendida por nós, como os *usos de si*, as *dramáticas*, as formas de convocar o *corpo-si* e engajá-lo no trabalho, as *renormalizações* (SCHWARTZ, 2000) realizadas pelos agentes, no momento em que o semáforo do principal cruzamento da cidade apresentou um defeito, chamado pelos agentes de “*entrar em flash*”. O entrar em flash significa que o dispositivo se apagou, ou permaneceu com a lâmpada amarela acesa de forma intermitente, causando confusão, congestionamento e riscos a pedestres e condutores.

Neste momento, os agentes foram avisados do problema e se deslocaram para o cruzamento em questão. Ao chegarem no local, já iniciaram a colocar em prática um protocolo, desenvolvido pelos próprios agentes de trânsito para “operar” o semáforo. Significa dizer, que eles deveriam substituir o dispositivo eletrônico usando seu corpo, sua inteligência, combinando a experiência, a industrioseidade e o protocolo, a partir da intervenção, da emissão de sinais sonoros e (re)sinalização da via (DURRIVE, 2014).

Notamos que, embora a atividade semafórica, por sua natureza caótica, convocada precisamente quando as normas que orientam o meio falham, demande uma atividade renormalizadora, um “gerir de defasagens constantemente renovadas” (DURAFOURG, 2007, p. 68), existe, mesmo nesse caos, a necessidade de se seguir um protocolo. Os agentes, então mobilizando sua inteligência e valendo-se da entidade coletiva, traçaram uma norma antecedente para atuar quando o protocolo falha, a isto chamamos atividade:

A gente chega, detecta a falha e liga para a central para avisar ao responsável, se ele demora, atuamos no local. Primeiro é fazer a canalização¹ da via com cores, se posiciona no centro, para o trânsito em todas as vias do cruzamento, se posiciona no meio dele e começa a coordenar o trânsito. Isso é feito, por alguns, com um silvo longo para chamar a atenção, mas nem todos fazem isso, puxa o trânsito com 1 silvo breve para seguir, e 2 silvos breves para parar. Liberando as vias no sentido horário, de forma decrescente (as que tem maior fluxo para as que tem menor). Não existe uma regra escrita, a gente é que faz, ‘pra’ seguir um padrão. (A2)

Nos adverte Jacques Durafourg (2007, p. 68) que, “para trabalhar, é necessário que haja um prescrito, um conjunto – de objetivos, de procedimentos, de regras – relativo aos resultados esperados e à maneira de obtê-los”. Do relato do agente, percebemos que a norma antecedente, embora sempre insuficiente, é elementar para os objetivos do trabalho na operação em substituição ao dispositivo semafórico, assim como para todo o trabalho no trânsito.

Notamos, que a experiência também faz norma antecedente, assim como a necessidade da entidade coletiva em se organizar, em traçar um protocolo de trabalho que vai ser seguido, com maior ou menor grau de rigidez, por toda a ECRP. A norma antecedente é um guia, uma bússola, um “padrão”. Isto porque, a atividade pode ser individual ou coletiva, mas é sempre uma experiência social singular. A descrição da tarefa pelo agente permite uma dupla interpretação, quando ele diz que “Não existe uma regra escrita, a gente é que faz, ‘pra’ seguir um padrão”, evidencia que podemos olhar para o trabalho sob o prisma individual, compreendendo que o trabalho no trânsito é passível (e dependente) de codificação, de prescrição, de antecipação, que orientem o agir, e isto é importante para torná-lo saudável e vivível. Já quando o agente relata que “isso é feito, por alguns, com um silvo longo para chamar a atenção, mas nem todos fazem isso”, revela o prisma singular da atividade, aquela que surge quando é preciso arbitrar entre *dramáticas de usos de si*, renormalizar, é “um momento de história, um momento único”, que cada um desenvolverá a seu modo (DURRIVE, 2007, p. 69).

1 Canalização é o uso de cones laranjas, estrategicamente posicionados, a fim de afunilar o trânsito e, então controlar o número de veículos que vão passar pelo local.

Notamos, ainda, nas seções em autoconfrontação e confrontação cruzada, que a atividade semafórica é a tarefa em que mais os agentes compreendem a importância de seu corpo na atividade. Isto porque, é preciso convocar tudo de si, o corpo físico – para funcionar em substituição ao dispositivo eletrônico –; seus saberes adquiridos na experiência com a atividade – para decidir qual via deve sofrer alteração na sinalização, qual o fluxo liberar primeiro, por quanto tempo liberar a circulação em cada uma das quatro vias e para avaliar se a situação do dispositivo seria transitória ou duradoura. Estes são saberes muito específicos, que só podem ser construídos no curso da atividade, na experiência singular e coletiva com ela.

Também é preciso mobilizar valores, fazer uso de si pelos outros (SCHWARTZ, 2007). Notamos isto ao perceber que um dos agentes para a operação de trânsito e vai até a “caixa” do dispositivo para tentar religá-la mais rápido, quando questionado, em autoconfrontação, o porquê faz isto (já que existe um funcionário cuja função é esta, mas que não estava na empresa no momento), ele responde que se preocupava, e o fazia “*pelos colegas, que teriam que ficar muitas horas no sol, pois não ia ter rendimento² naquele dia*”.

De fato, a atividade semafórica é bastante desgastante, é preciso que o agente permaneça de pé, às vezes, por quatro, cinco horas seguidas, gesticulando, apitando, correndo entre as vias do cruzamento, sob o sol. Mas o agente busca se colocar debaixo da sombra, o quanto é possível, e reduzir o tempo dos colegas ao sol também. Observamos, então, que a procura pelas renormalizações também está associada à busca da melhor condição de trabalho e, conseqüentemente, de uma melhor condição de saúde pelo trabalhador. Segundo Schwartz (2014), há por parte do trabalhador, através do *corpo-si*, uma procura de viver com saúde no meio em que trabalha, sendo que esta procura se dá nos debates de normas. Não era sua função, mas ele fazia, procurando gerir as infidelidades do meio, recriando a tarefa a seu modo, com o objetivo de melhorar as condições de trabalho, para si e para os colegas.

Mais tarde, ficamos sabendo que a mãe deste agente se recupera de um câncer de pele, seu uso de si nesta situação, então, passa a fazer muito sentido para nós. Desvenda o que está em jogo para ele naquela tarefa, revela o porquê engendrado no uso que ele decidiu fazer de si. Quando se fala em uso de si, leciona Schwartz (2007, p. 192), ele se diferencia da mera execução dos protocolos, deveres, na tarefa porque “o uso encontra os outros”, e a forma como aquele que trabalha decide fazer esse uso, negocia entre possíveis na infidelidade do meio, “remete

2 Rendimento é quando há rotatividade na tarefa, uma dupla se desloca e assume determinado posto, em determinado espaço de tempo, para que a outra possa abandonar o posto e descansar.

efetivamente aos dramas mais profundos da pessoa” (Op. cit). No caso do agente, recriar para melhor as condições de saúde para os colegas no trabalho, remete ao drama que ele vive em casa, a doença da própria mãe, trabalhadora do campo.

A operação do semáforo está ilustrada na figura 04.

Figura 05 – O agente na atividade semafórica



Fonte: dados de pesquisa (2020).

Quanto à variabilidade dos modos de fazer, no desenvolvimento da tarefa de operação semafórica, existem ainda micro-escolhas a serem geridas que expõem a singularidade, as dramáticas de uso de si no trabalho do agente, uma delas é o uso do apito. Este se mostrou o ponto de maior divergência durante as confrontações. Enquanto para uns, o uso do sinal sonoro, exatamente como descrevem as resoluções do CONTRAN e DENATRAN, são essenciais para a segurança (sua e dos outros), para a fluidez e visibilidade (que são os principais objetivos do trabalho, segundo os próprios agentes), para outros, há a necessidade de fazer um uso mais moderado deste sinal sonoro. Estes últimos, levantam questões como a necessidade de se manter silêncio, reduzir a confusão que o ruído do apito pode causar, também tendo como justificativa para tanto, a segurança, a fluidez e a compreensão dos comandos, entre si e de si pelos condutores.

Essa variabilidade ficou evidenciada durante as confrontações, quando uma situação específica chamou nossa atenção: na mesma situação de trabalho no semáforo defeituoso, alguns agentes faziam uso sistemático do apito, enquanto outros se detinham ao usá-lo. Quando era necessário fazê-lo, mostravam um certo desconforto. Para compreender a situação, confrontamos os

agentes acerca dessa escolha, foi mostrada aos agentes A1 e A2, sua própria atuação com o uso do apito. Na imagem confrontada, em determinado momento, A1 começa a apitar de maneira mais enérgica e, questionado sobre isso, responde:

Isso ... aquilo ali é porque, às vezes, a pessoa só de ver o agente ele já fica com medo, então o que acontece: você tem que apitar mais energicamente para mostrar que pode ir, ou por desatenção mesmo do condutor.

Já A2, filmado na mesma sequência, mas se abstendo de usar o sinal sonoro, quando também confrontado com as imagens, responde:

É... o que acontece aí: as vezes, você deve fazer o mínimo de intervenção no trânsito. Por quê? As pessoas já estão acostumadas, você colocando uma placa, sinalizando, fazendo com que eles sigam numa direção, estreitando a pista é melhor do que você apitar, porque quando você apita o trânsito não segue igual a quando não tem semáforo, o semáforo está em flash.

São dois usos de si, na atividade de emissão do sinal sonoro (apito) completamente diferentes. Tais narrativas obtidas nas confrontações, simples e cruzadas, remetem ao que ensina Schwartz (2007, p. 69) “todo ato, mesmo o mais simples, é num primeiro momento, um uso de si por si mesmo e este uso é absolutamente singular”. A narrativa na confrontação nos mostrou que, ainda que em atuações semelhantes, mesmo que haja normas muito restritas acerca de determinada tarefa, ainda que haja acordos coletivos sobre o ato, no aqui e agora, não há chance de que duas pessoas compreendam sua atuação da mesma forma, a situação real será sempre diferente daquilo que está prescrito, o uso de si será sempre uma escolha do momento, da história e de fatores muito intrínsecos a cada trabalhador, como o uso de sua inteligência, memória, valores, seu *corpo-si*.

A dimensão dos usos de si, por si e pelos outros, também se mostra quando questionados sobre a necessidade (ou a escolha) pelo uso do apito, sinal sonoro de advertência previsto nas resoluções do CONTRAN. Quando um dos agentes é questionado por escolher pelo não uso do apito, ele responde:

Eu acho que [pausa] sei lá [pausa] num ... num ambiente tumultuado [pensativo] o apito não faz muita diferença, principalmente se você ‘tá’ numa situação próxima em que as coisas “tão” acontecendo muito próximas e todo mundo tá te vendo ali [aponta para o vídeo] então eu acho que eu uso mais essa questão visual do meu uniforme, da minha postura como agente pra intervir. E eu acho que apito demais (sinal negativo com a cabeça) [pausa] num [pausa] num resolve.

A fala do agente revela sua escolha por um uso de si que não é só para si, mas pelos outros também, a preocupação com o som excessivo, em um local com crianças, a preocupação com o condutor que pode ficar desorientado com o ruído do sinal sonoro. Embora a prescrição

indique a necessidade do uso do sinal sonoro, o sujeito, na situação real de trabalho, opta por fazer um outro uso de si. Sobre este duplo registro – prescrito e real – instrui Schwartz (2000) que o fato de existir uma prescrição sobre o trabalho e uma maneira no real de desenvolver a atividade não pode ser analisado sob o crivo do que é certo ou errado, isto porque, não existe uma única racionalidade no trabalho. Os diferentes usos de si, as renormalizações acontecem, não porque a prescrição da tarefa esteja equivocada, embora sempre insuficiente, mas porque a norma antecedente não consegue ser a representação do real.

Ainda sobre as variabilidades próprias da operação semafórica que ficaram evidentes nas confrontações, é importante tratar das renormalizações convocadas pela precarização do trabalho nos setores públicos de serviços. Nesse espaço, a renormalização também acontece quando os recursos colocados à disposição do trabalhador são insuficientes para a concretização da tarefa, assim a industrioseidade, a criatividade para realizar a atividade de trabalho se mostram entre a escassez e o *uso de si*, a partir da experiência com a atividade, a mobilização da inteligência em prol de seus valores (por exemplo, a importância que ele atribui à necessidade de manter a segurança na via). A atividade, então, emerge em dramáticas de uso de si.

No contexto crescente das formas precarizadas de trabalho e contratação na Administração Pública, como a terceirização das atividades, os contratos por tempo determinado e a redução de jornadas, os desafios no trabalho no trânsito também crescem sobremaneira, tornando invivível o meio no qual as atividades acontecem e, para dar conta deste trabalho, o agente está sempre precisando antecipar, gerir as infidelidades, fazer *uso de si* em situações dramáticas, sempre renormalizando, mobilizando algo de si (AZEVEDO; SOUZA, 2017).

No que se refere à necessidade de mobilização de saberes, em prol de valores, a partir da experiência, tendo em vista a precarização trabalhista na administração pública, especialmente com relação à atividade no semáforo, A1 relata:

É [pausa longa] existe um grande problema nosso [já que] que anteriormente, existia uma pessoa que trabalhava [nesta função] era um técnico que usava [pausa] tinha atribuição dos semáforos, e ele ficava disponível o tempo todo, e hoje em dia, parece que é uma empresa que quando o problema dá direto na placa, [pausa] isso é terceirizado, e o que acontece? A pessoa não está disponível o tempo todo, porque tem horário no meio de semana [que] ela vai embora e não tem como chamar [pausa] aí tem que colocar sinalização provisória até o outro dia, [pausa] igual aconteceu algum tempo atrás, queimou uma placa e não havia outra, as placas não são [iguais] a mesma placa não serve em outro lugar, então, não dá [pausa] o que acontece? Se você coloca outra placa, pode abrir os dois sinais verdes ao mesmo tempo, abre o verde um lado e fica vermelho o foco de pedestre, ou abre o foco de pedestres e abre o verde, então é muito perigoso.

A escassez não se encontra apenas nos recursos humanos, mas nos materiais também. Quando há anormalidades na via, como quando o semáforo “entra em *flash*”, para garantir a segurança nesses trechos, existe uma norma antecedente – a resolução de 2007 sobre sinalização vertical do DENATRAN – que dispõe sobre a necessidade de, em casos de intervenções na pista, refazer sua sinalização. Preconiza a referida norma, que esta reformulação deve ser feita com o uso de cones da cor laranja, organizados a distâncias que variam entre 30, 60 e 90 metros uns dos outros, de acordo com a velocidade regulamentada para aquele trecho, entre 40, 60, 80 e 100 km/h, o nome que se dá a este procedimento é “canalização da via” (CONTRAN, 2007b).

Entretanto, no dia da filmagem era preciso fazer a sinalização para tornar as condições de passagem na via mais seguras e havia apenas 03 cones laranja no carro. A1 saiu do carro, levando os 03 cones e os posicionou a uma distância e forma diferentes do que preconizava a norma antecedente. Na autoconfrontação, A1 foi questionado sobre sua conduta, já que teve que gerir entre a escassez de recursos e o que a situação demandava dele, convocando a industriiosidade, o *corpo-si*, a inteligência, a criatividade. Sobre a importância do equipamento, e os transtornos de sua falta, A1 destaca:

Sim, é muito importante porque nem sempre tem a quantidade de equipamentos lá que a gente precisa usar, cones só tem 3 ou 4 em cada viatura, e em vias de trânsito mais rápido tem que haver uma quantidade maior ... por quê? A distância que você vai colocar é muito maior, em uma velocidade de 40km você vai colocar em uma distância, entre os cones, em uma velocidade de 60km você vai ter que colocar mais cones em uma distância maior pra ser visualizado, se você coloca só 2, 3 cones o condutor do veículo só consegue ver o cone quando está muito perto então há risco de acidentes [pausa/ refletindo sobre o que disse].

Naquele momento, o trio de agentes contava com apenas 03 cones da cor laranja para sinalizar toda a via, que possui mais de 3 quilômetros de extensão. A saída encontrada foi fazer uma canalização improvisada, enfileirando os cones a uma distância definida pelo agente, compreendida por ele como segura, a partir da mobilização de experiências anteriores com a mesma situação.

Ao ser questionado sobre como decidiu a organização dos cones, como determinou que a posição em que os dispôs era segura, como saber o que fazer neste momento, A1 respondeu, “*Aí a gente vai olhando, a gente já sabe mais ou menos.... Aí nós fazemos com a quantidade que está disponível, no momento... isso de fazer, é mais empírico mesmo* (risos)”. A saída encontrada foi “olhar” para a via e fazer de forma “empírica mesmo”. Esse empirismo é a capacidade do trabalhador de, a todo momento, tentar produzir, no meio em que se encontra e com as condições com as quais se depara (SCHWARTZ, 2010). O relato expõe um saber mobilizado, diante da falta de recursos e da necessidade de intervir no trânsito, mantendo a

segurança dos usuários, sejam condutores ou pedestres. Este é um saber da ordem dos saberes investidos. Um saber só possível com a vivência da atividade na vida real, com a experiência sobre o trabalho.

Ao mesmo tempo, a expressão “*aí é mais empírico mesmo*”, seguido de risos, evidencia o caráter “enigmático” da atividade dos agentes de trânsito. De um lado, demonstra a dificuldade em se dizer o que se faz, por duas razões: a primeira porque se trata do trabalho cotidiano, a que se dá pouca importância, a própria gestão não valoriza esses atos menores. A outra razão é porque a complexidade do que se faz acabou de ser *descoberta* na confrontação, ao “colocar em palavras a própria atuação” (DURRIVE, 2007, p. 177). Falar da atividade é redescobri-la, reviver a experiência, reformular a ação, pela palavra, “permite à pessoa tomar consciência de seu potencial, da maneira como se investe em sua atividade (FAÏTA, 2007. p. 178).

De outro lado, a atividade é enigmática porque não é possível ao observador conhecê-la, apreendê-la em toda a sua complexidade. Quem pode dizer dela é quem a exerce, por isso a ergologia compreende a importância de “ir ver de perto”. Mas é preciso estarmos conscientes de que mesmo essa atividade, não se repete de um dia para o outro, o trabalho, a atividade está em constante transformação, assim como o homem que a desenvolve (DURRIVE, 2010). O trabalho no trânsito é uma atividade dinâmica, ela convoca o *corpo-si*, que é a vida daquele que trabalha, a mobilização de sua inteligência, de seu corpo, de suas crenças e valores e, mesmo estes predicados, podem mudar ao longo da experiência da pessoa com a atividade de trabalho.

Sobre esta industriiosidade no trabalho, na qual a atividade emerge em um debate de normas, em usos de si, em mobilizações possíveis e necessárias da inteligência e da força física do agente de trânsito, A2 relembra:

Muitas vezes a gente improvisa, faz contato com outra equipe que não tá no local, pede o apoio com outra sinalização, mas às vezes até demora porque às vezes a outra equipe também ‘tá 3empenhada’ e não vai conseguir chegar com essa sinalização pra gente a tempo, aí a gente opera, tenta fazer, né, o que é possível naquele momento

Perguntamos: Como?

A gente tenta [pausa] primeiro a gente avalia qual a via principal daquele cruzamento ali, a via de maior fluxo, tenta fechar a de menor fluxo, ou tenta fechar, ou tenta desviar, ou tenta fazer uma direita livre tentando desviar, tentando fazer com que eles retornem no próximo acesso, e opera mesmo, usando apito[pausa] o que tem no momento, às vezes fecha com fita zebra, ou o próprio mobiliário da via, tipo poste... sinalização que tenha lá próximo...

3 Quando a equipe de trabalho está no cumprimento da escala diária, ou é requisitada em um ponto específico, para a realização de uma tarefa previamente determinada, os agentes dizem que a equipe está “empenhada”.

Improvisa, dá um jeito [pausa/reflete sobre o que foi dito]

O relato evidencia um saber, da ordem dos saberes investidos que só podem ser o *corpo-si*, que foi convocado, mobilizando sua experiência sobre a atividade no momento em que a norma, ou os recursos, são insuficientes para a realização do trabalho. A atividade então, emerge, entre a escassez, o uso de si e os valores em conflito naquele momento. Notadamente, valores do polo sem dimensão, do bem comum, a vontade (e a compreensão de que é seu dever) de manter a segurança das pessoas que precisam transitar por ali. Isso faz com que ele mobilize com o que possui, que reconstrua a atividade a seu modo, gerindo as infidelidades. Ele não segue um protocolo, não realiza uma execução da tarefa como determinada nos manuais, mas faz uso de si, para dar conta daquilo que considera seu trabalho (SCHWARTZ, 2010).

A interferência, ou a importância do polo dos valores sem dimensão na atividade de trabalho dos agentes de trânsito, especialmente para A2, fica evidente do relato que segue. Sobre as mobilizações, os usos de si convocados na escassez de recursos para completar a atividade, ele diz:

De certa forma fica, nós deixamos a desejar ‘pra’ população quando necessita né?! [pausa] nessa situação específica desse cruzamento aqui não houve, mas vamos imaginar que por algum motivo esse semáforo deixa de funcionar, fica em flash, e a gente precisa fechar a via por algum dos lados, ou a precisa fazer canalização, aí sim, a gente fica bem desguarnecido nesse sentido [pausa] porque a gente não desloca com placa, sinalização nenhuma, no máximo 03 cones por viatura que é sinalização insuficiente pra tá fazendo um desvio, ou o fechamento de via, num cruzamento né?! [pausa, busca concordância do interlocutor]

O relato expõe a dinâmica das atividades impedidas e contrariadas, o agente deseja fazer mais, compreende que precisa fazer algo mais, mas não dispõe de meios para tanto. Ainda assim, ele mobiliza algo de si diante das imprevisões, da escassez, ele age no vazio de normas, no contexto precário, entre a escassez e a compreensão de que é seu “dever” atender à comunidade. A atividade emerge em uma tensa dramática, uma dramática de uso de si. O agente convoca sua industriiosidade e age com “*o que tem no momento*”, segundo ele próprio “*improvisa, dá um jeito...*”.

Para Schwartz et. al, (2010, p. 191), “não há outro jeito”, no trabalho, a pessoa sempre terá que decidir, escolher, arbitrar, agir, e isso significa tentar cobrir o vazio de normas, a escassez de recursos, as deficiências da gestão, do *script*. Trabalhar é gerir tudo isto, equilibrando escolhas, correndo riscos. Diante da dramática, o agente não se mostra inerte em nenhum momento, ele entra em debate de normas e age “*com o que tem*”, esse agir é tão intrínseco à sua atividade que ele faz sem perceber tudo o que precisou mobilizar, mas sua atividade

aparece, inclusive para ele, na confrontação lançando luz sobre todas as variabilidades presentes ali.

O trabalho no semáforo também convoca uma atividade coletiva, em que o agente faz uso de si, realizando trocas com seus pares. Não raro, a troca linguageira no trabalho do agente de trânsito ocorre de forma silenciosa, a partir do uso do *corpo-si*, com gestos, olhares, uma linguagem própria, que evoca no outro, seu engajando na atividade (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010). Durante o registro da atividade no semáforo em *flash*, notamos que os agentes sempre olhavam um para o outro antes de liberar ou fechar o sentido de circulação da via. Mesmo que o sinal sonoro emitido pelo parceiro fosse o de parada (dois silvos breves), o agente 2 sempre olhava para o colega, conferia seus gestos, seu olhar, seu assentir com a cabeça, antes de realizar os próprios gestos.

Confrontado com essa imagem de si, e de seu parceiro em atividade, A1 defende:

(...) isso, sempre olhando as, as [pausa/ procura a palavra correta] vias e olhando o companheiro sempre [pausa], e também fazer certas intervenções no trânsito, é perigo ara o agente, é muito perigoso, mesmo que a gente esteja acostumado com a situação, acontece de carro o condutor não está prestando atenção, passar sem ver, desobedecer um aviso de parada, a gente pode ser atropelado [pausa]

A fala também evidencia um uso de si, por si e pelos outros, notadamente, seus companheiros de trabalho, sua ECRP e os condutores, a razão final de seu trabalho.

O momento, nós temos que olhar o momento, consultar os outros agentes que estão lá com você, porque quem está no local que sabe o que está acontecendo. E os chefes, geralmente, são cargos em comissão, chefias que são função de confiança, no caso de cargo público, aí eles têm que prestar uma certa conta para o prefeito, o gerente [pausa].

Afinal, não se trabalha sozinho, nem para nós mesmos apenas, os outros estão sempre presentes no trabalho. Diria Louis Durrive (2007, p. 192) que “no fundo, o trabalho é uma realidade profundamente coletiva”. No caso dos agentes de trânsito, os outros são diversos: os outros agentes, a chefia imediata, o condutor, o pedestre, a família, o direito público. Cada um desses “outros”, com expectativas diferentes sobre a atividade coletiva e individual de trabalho dos agentes.

Schwartz, et al. (2010), a Entidade Coletiva Relativamente Pertinente (ECRP) diz respeito ao arranjo informal entre os trabalhadores, que se esforçam para recompor seu espaço de trabalho, sem necessariamente se falar, estabelecem um laço que remete ao compartilhamento de valores, e em certa medida, é responsável pelo ato eficaz. Neste caso, os agentes se olham, reparam nos

gestos uns dos outros e buscam nos companheiros a antecipação necessária para realizar a próxima operação com a maior segurança possível.

Sobre as motivações de seu *corpo-si* para engajar-se ao máximo, recriar, completar as tarefas, mesmo em um contexto tão problemático, A2 revela, em autoconfrontação:

A profissão em si, [hesita] eu particularmente, eu acho bacana trabalhar como agente de trânsito, sabe [pausa] eu acho uma profissão muito respeitável, agora é difícil, porque muitas vezes a gente tem que [pausa] é gente é mal visto pela população, como pessoas que estão ali só ‘pra’ punir, e a gente não é isso, a gente não tá ali só pra punir [pausa] a gente tá ali ajudar a população. Muitas vezes também acham que a gente ‘tá’ ali pra arrecadar dinheiro pro município que não é [pausa]

Agora, com relação à empresa que eu trabalho eu sou muito insatisfeito com as situações que acontecem aqui com a questão salarial, é claro que a gente for trabalhar só pela questão de salário, a gente não trabalha, mas assim, eu tento até muitas vezes não deixar isso interferir na minha função na rua [hesita]

A fala demonstra que o que o leva a concluir sua tarefa, entrar em atividade, ainda que ela se torne impossível/inviável muitas vezes, seja pela falta de recursos materiais, humanos, valorização profissional, são outros valores, a ressignificação constante de sua atividade. Esse registro nos remete ao problema da motivação, sobre o qual tratava Schwartz e Durrieve (2007), muitas vezes, a gestão, a gerência, os avaliadores do trabalho deslocam o conceito de motivação para pousá-lo sobre o indivíduo, “seja motivado!”, “motivação vem de dentro”, dizia um dos antigos chefes de setor aos agentes. Mas, ao contrário, a motivação de A2 depende do meio em que ele age e do que ele tem para agir, ele está imensamente desmotivado, ainda assim, conclui a tarefa, recorrendo aos valores coletivos, sem dimensão, porque compreende sua profissão como algo “muito respeitável”.

No que se refere ao *corpo-si* e à dimensão coletiva do discurso por parte destes trabalhadores do trânsito, destacamos o uso de jargões profissionais, como forma de expressão do *corpo-si*. Para entender isto, deve-se ressaltar que o *corpo-si* acumula diversas experiências e saberes em especial com a relação à linguagem, o que o capacita para enfrentar as exigências do trabalho (SCHWARTZ, 1996). Ao longo deste capítulo, aparecem expressões que foram cunhadas ao longo do tempo, e funcionam como norteadoras de muitas tarefas entre os agentes, são expressões como “entrar em flash”, “empenho”, “canalização”, “P.A”, entre outras, que são importantes para compreender o caráter coletivo da atividade.

A seguir, passamos aos resultados obtidos na segunda tarefa registrada e confrontada, a atividade de fiscalização de pontos de estacionamentos regulamentados pelo Código de Trânsito Brasileiro.

6.2 A fiscalização do estacionamento regulamentado: “sempre vai ter conflito”

Dentre as tarefas prescritas ao trabalho trânsito, como norma antecedente, existe o dever de *implantar, manter e operar o sistema de sinalização* (artigo 181, inciso III, CTB). Na ocasião em que formamos a ECRP a fim de definir as atividades problemáticas a serem registradas em filme e, posteriormente, confrontadas, a tarefa de fiscalizar os pontos de estacionamento regulamentados, entre eles, as vagas com destinação específica, como as de idoso, pessoas com deficiência e estacionamento rotativo (R6-b, carga/descarga/ Idoso / Deficiente / Estacionamento Rotativo), logo foram levantadas, como uma das mais tensas até mesmo entre os agentes.

A figura 05, ilustra a fiscalização em duas dessas placas de prefixo R6-A e R6-b (proibido parar/estacionar e estacionamento rotativo).

Figura 06 - Fiscalização do Estacionamento Regulamentado



Fonte: dados de pesquisa (2020).

Entre as principais queixas dos agentes, estava o fato de que as pessoas que desejem estacionar nas vagas destinadas ao estacionamento rotativo (aquele em que é preciso obter o talão azul), não param portando o cartão de rotativo e compreendem que o agente, ao chegar para a fiscalização, deve dar tempo para que elas obtenham e preencham o talão. Os agentes, por sua vez, dizem que a norma que regulamenta o estacionamento rotativo não faz menção a este tempo, e que o condutor deve parar, já, portando o documento:

No rotativo, fala que tem que parar portando o rotativo, e muitas pessoas acham que existe 10 minutos, 5 minutos e não existe isso, não existe na lei nenhuma parte que fala sobre isso, tem é que chegar e já estar portando o rotativo. (A1)

Existe, ainda, um outro debate de normas, entre os próprios agentes, já que alguns concedem este tempo ao condutor e outros são irredutíveis nesse sentido, primando pelo rigor normativo, prescritivo, na hora de realizar a fiscalização. Isto é sobremaneira incômodo para todos eles. Isto porque, os condutores sempre dizem “*o outro agente deixa*”, o que faz com os que querem seguir a norma, sintam-se desvalorizados, traídos pelos próprios colegas.

Segundo o CTB, artigo 181, inciso XVII é **infração de trânsito, estacionar** “em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado).” Nestes casos, a autuação cabível é a de número 5541-2 “XVII Estacionar em desacordo com a regulamentação – estacionamento rotativo”. Percebemos que não há, nas normas antecedentes escritas, no script ou na legislação, uma determinação clara nesse sentido, mas para a maior parte dos agentes, o “certo” é o condutor parar na vaga já portando o talão rotativo.

Assim, os agentes realizam a atividade em um “vazio de normas”, entre a norma escrita, a norma antecedente coletiva e a forma de cada um realizar a atividade individual. No vazio de normas, os agentes, novamente, fizeram para si a prescrição do trabalho. Quando confrontado com a imagem do colega em trabalho, na fiscalização do rotativo, A1 explica, em um tom de defesa da atividade:

O A2 está olhando, o seguinte [pausa para explicar com as mãos] porque, as vezes a pessoa, o usuário da via vai deixar ali um rotativo usado, já passou o tempo (delimitado no talão) e eles deixam [pausa] e eles ficam tentando enganar a fiscalização, só que nós assim que deparamos, nós temos que conferir, a data, o horário, se não está com rasura, então é importante, nessa hora que nós chegamos, olhar bem para não ferir o direito do outro e não deixarmos de fazer o nosso trabalho.

Novamente, percebemos a importância da norma, do prescritivo para orientar o trabalho, tanto é assim, que na falta de prescrição específica, os agentes fazem normas antecedentes para guiar-se, a partir da sua experiência na atividade. Ainda assim, mesmo que a norma antecedente seja coletiva, construída no cotidiano, no saber investido e na experiência com, e sobre, o trabalho, a atividade sempre pressupõe um “fazer de outra forma” (DURRIVE, 2011, p. 129), em razão de valores que estejam em jogo no momento da atuação, no espaço do aqui agora, dos usos de si requeridos e consentidos no momento. A atividade não é nunca a mesma, nem o trabalhador é o mesmo em um dia ou em outro, diante de uma situação e de outra. Embora as tarefas dos agentes de trânsito sejam repetitivamente ordenadas nas escalas de trabalho e nos empenhos programados, a atividade é sempre inédita.

Para ilustrar o que nos ensinam Schawartz e Durrive (20007), destacamos que, em outro ponto de fiscalização do estacionamento rotativo, uma condutora que estava estacionada sem ter

preenchido o talão, recorre a A1 e pede que ele não faça a autuação, pedindo uma oportunidade para fazê-lo, ao que A1 assente.

Em autoconfrontação, A1 foi questionado por nós sobre a escolha de permitir que a condutora colocasse o talão, sendo esta a principal controvérsia da atividade, ele responde:

Mas é igual você falou da senhora que chegou após [pausa] se nós estamos fazendo a fiscalização e a pessoa ao lado, e pedir a pessoa que está ao lado, tudo bem [pausa]: **Não pode ser também tão intransigente!** Mas a pessoa sair do carro e procurar um rotativo... não! Ela já está usando o espaço público que tem que ser pago 'pra' isso.

A fiscalização de estacionamento regulamentado é fonte de embate constante entre os agentes e os usuários, um dos pontos mais citados na etapa do ECRP para que fosse registrado em filme e, posteriormente confrontado. Ao permitir certa maleabilidade da norma coletiva, o agente recria o meio a seu modo, ele antecipa uma situação conhecida: se os dois (agente e usuário) não cederem um pouco, haverá conflito. E evitar este conflito é uma maneira de singularizar o trabalho para si e para seus colegas, evitar o conflito é manter a saúde e a segurança no ambiente em que a atividade se desenvolve (SCHWARTZ; DURRIVE, 2007).

Ao construir o conceito de *corpo-si* e seu uso no trabalho, Schwartz (1995) nos adverte que, mesmo quando o trabalhador singulariza a atividade, existe ali algo de sua entidade coletiva, isto porque, a renormalização puramente individual “se apaga com seu herói” (SCHWARTZ, 1995, p. 117). O que existe, quando o agente mobiliza sua inteligência industriosa na atividade de fiscalização do rotativo é que ele age em prol do coletivo, mesmo com sua contribuição singular, a ideia é que o agente seja visto como “*não tão intransigente*” e que, assim, haja segurança, redução de conflitos e violência física ou simbólica entre agentes e usuários. Ao contribuir, com a singularização da atividade, para que haja menos conflitos, o indivíduo age na dramática de uso de si, renormalizando a atuação, ele entra em debate de normas e, de maneira individual e recria o ambiente para os outros agentes e para si mesmo.

Nos interessamos, então, pelas dramáticas presentes nas violências recorrentes nessa atividade. Os agentes, foram confrontados com a imagem de sua atividade nesses pontos compreendidos por eles como “conflituosos”, pedimos que eles expliquem o que estão fazendo ali e como surgem os conflitos:

(A2) - Bom, nesse momento a gente tava fazendo uma fiscalização de rotina igual a gente sempre faz, e especificamente nessa avenida, avenida JK, a gente tava fiscalizando rotativo. Tem umas vagas de privativo, idoso e cadeirante né, e.... a gente percebe que muitas vezes eles esperam a gente a chegar pra ta iniciando a fiscalização pra ta andando dentro da lei, colocando rotativo, se observar **bem nesse vídeo aí você**

verificou que teve até um momento lá que a moça não tinha colocado rotativo e na hora da fiscalização ela correu e falou que ia colocar, né, aí muitas vezes a gente causa até [pausa] é [pausa/procurando a palavra certa] uma certa [pausa] é [pausa] indisposição, assim, com alguns usuários porque a gente não pode estar esperando colocar rotativo uma vez que eles já têm que estar com rotativo de acordo com a lei e, quando a gente autua, eles falam que a gente é empresa de multa, muitas vezes ameaça, muitas vezes xinga. (destacamos)

(A1) - é uma das partes mais perigosas do nosso trabalho, sempre, sempre o agente vai entrar em conflito, não só com os condutores que chegam e o carro já está sendo autuando, mas com as outras pessoas, porque nunca essa parte de fiscalização é bem vista, então eles acham que não é necessário fiscalizar, a população em geral ao não ser na hora que ele pede pra ir na porta de garagem retirar.

Enquanto A2 revive a experiência da indisposição com o usuário, durante o desenvolvimento da tarefa, demonstrando certo receio, A1 agiu, para evitar esta indisposição, antecipando o momento, a partir de sua experiência com essa atividade, ele articula as dramáticas apresentadas pela situação (condutor/agente/rotativo/embate) e age, faz uso de si, arbitrando entre cumprir a prescrição (da forma como a maioria dos agentes deseja que seja a norma norteadora dessa atividade) e renormalizar no espaço da vida real, com as condições do “aqui e agora”, a fim de afastar o confronto e manter o ambiente saudável, através da convocação de seu corpo-si. “Este corpo-si é bem o lugar onde deve se pensar esta articulação das dramáticas e se há bem um enigma de trabalho, ele nos parece repousar inicialmente e antes de tudo lá” (SCHWARTZ, 1995, p. 122).

Em determinados momentos, a atividade de fiscalização de estacionamento regulamentado apresenta uma relação imbrincada entre valores de diferentes dimensões, notadamente, do campo dos valores econômicos e políticos, mas que se encontram em algum ponto, com os valores do polo do homem em atividade. Notamos isso, quando o agente, ao ser questionado sobre permitir ou não o preenchimento posterior do talão rotativo e quais as implicações disso, responde “*Ela já está usando o espaço público que tem que ser pago pra isso*”.

Para os agentes, o uso e a fiscalização do rotativo (assim como a maioria dos pontos de estacionamento regulamentado, como idosos, pessoas com deficiência e carga/descarga) é importante não porque obriga o condutor a comprar o talão, contribuindo com a arrecadação do município (como, aliás, eles relatam que a maior parte das pessoas pensam), mas porque deve haver democratização do espaço público, o acesso igual, livre, para todas as pessoas. Eles se colocam nesse lugar de garantidores e compreendem a importância de sua atividade além do que está prescrito.

Sobre a insistência das pessoas em não utilizar corretamente essas vagas e o porquê isso incomoda tanto os agentes, a ponto de ser uma nascente de constante confronto com os usuários, A2 responde que é porque *“eles conhecem de lei, conhecem a importância do rotativo, eles não podem ocupar a vaga por muito tempo, uma vez que é direito de todos, mas eles preferem, não coloca, literalmente, não coloca”*. E qual a importância do rotativo? Perguntamos... *“porque a vaga que era ‘pra’ cidade inteira fica só pra ele.... E as outras pessoas, tem gente que é cadeirante, idoso, vem de longe, de outra cidade”*.

A fala de A2 revela uma profunda preocupação com os outros, os cidadãos, o acesso à cidade, à politeia. São valores sem dimensão, que não trazem nenhum retorno econômico para o trabalhador, mas que atravessam sua atividade de trabalho com tamanha força que geram conflito. Isto é tão significativo para eles, que estão dispostos a defender esses valores, ainda que isto reforce a visão negativa que alguns usuários possuem do trabalho desses agentes.

Ensina Schwartz (2007, p. 200) que *“a atividade humana, mais particularmente o trabalho no sentido estrito, é um espaço onde se retrabalham incessantemente os valores do político cruzado com os valores dimensionados, ou seja, aqueles cujos limites são conhecidos, que se pode medir, quantificar (valores do polo mercantil).”*

Para alguns condutores, o fato de serem autuados (multados) pelo não uso do rotativo, pelo estacionamento em desacordo com a regulamentação de parada, entre outros, destina-se à atenção dos valores do polo mercantil: A prefeitura está arrecadando com o trabalho do agente (o que não deixa de ser verdade, a municipalidade arrecada). Mas este não é o objetivo principal do trabalho, ao contrário, ele faz uso de si guiado por valores muito mais próximos do polo da politeia, sem dimensão, notadamente, a garantia de igual acesso a todos. Não quer dizer que estes polos não estejam em constante debate, estão, e o agente ocupa nessa tensa relação, o terceiro polo, ele é o homem, em atividade, gerindo essas tensões, em dialéticas dramáticas, usos de si.

Quando perguntado se a autuação, que adentra a esfera econômica das pessoas e agrega possíveis embates ao trabalho, A1 responde que *“Sim, porque: você não está tirando o direito da pessoa de estacionar mas você está também, a cobrança, a meu ver, não é nem pra ‘recolher’, arrecadar, na verdade é para fazer com que essa vaga tenha rotatividade”*.

Ainda no trabalho na fiscalização de estacionamento regulamentado, outro ponto de maior controvérsia, um dos mais problemáticos para os agentes são as vagas destinadas a pessoas idosas e com deficiência. Não são poucas as pessoas que, embora possuindo o direito a utilizá-

las (por meio da apresentação de credencial específica, emitida pelo município), abusam de seu direito inviabilizando a rotatividade no espaço, ao que os agentes são questionados constantemente por outras pessoas que também possuem este direito. Quando confrontado com sua imagem no momento em que fiscalizava uma dessas vagas e surge um outro condutor, também idoso, questionando o fato de que aquele carro estava ali há várias horas, A1 relembra com certo pesar:

Infelizmente, se não tem horário na sinalização, nós não podemos fazer nada porque está dentro da lei, parece que, em pouco tempo, vai haver algumas placas restringindo o horário, através de um rotativo próprio ‘pra’ quem é idoso ou tem deficiência física então vai fazer também com que funcione como rotativo, então vai atender uma maior quantidade de pessoas.

E nesta situação, o que fazer? Questionamos ao agente, “*Aí nós explicamos ‘pra’ ele que aquele condutor que deixou o automóvel está dentro da lei e nós não podemos fazer nada*”. Mas esta resposta não é bem recebida pelos usuários, que desejam medidas mais radicais dos agentes, novamente, a controvérsia vira embate e é preciso mobilizar, fazer uso de si, para amenizar um problema tão relevante quanto insolúvel.

Neste ponto, o registro fílmico serviu como suporte para que agentes e pesquisadores se dessem conta das contradições invisíveis no trabalho, outros elementos de que ela se reveste e que escapam à simples observação, “como o significado das actividades impedidas ou contrariadas” (CUNHA et. al., 2006). Eles querem dizer que “*não podem fazer nada*”, mas buscam fazer alguma coisa, nem que seja orientar o usuário a procurar outra vaga, algumas vezes acompanham este usuário até outro ponto da cidade onde seja possível estacionar, discutem esse problema com a gerência, sugerindo soluções, esta é a atividade que não é possível ver no vídeo, está oculta, mas aparece na confrontação do homem com sua imagem em trabalho.

A saída encontrada, em curto prazo, é indicar ao idoso outra vaga mais próxima, ou permitir que ele pare em desacordo com a regulamentação por alguns momentos. Fazendo essa comunicação via rádio, os agentes inteiram aos outros colegas da situação, informam a placa do veículo autorizado a parar/estacionar e pedem que, ao passarem pelo local, não autuem o veículo. “*Não é o ideal, mas o que podemos fazer no momento*”. Nessa situação real em que a atividade se mostra, o agente faz uso de si, indo além do que lhe é pedido, excedendo as expectativas e imposições de suas tarefas, da gerência, do código e, até mesmo do coletivo, tendo como central a atenção aos valores sem dimensão, convocando sua sensibilidade.

Essa renormalização, este uso de si, pode ser explicado pelos consentimentos que o trabalhador faz, em prol do que é convocado dele no momento da vida presente, ele entra em debate consigo mesmo e reconstrói as normas, ele “faz história”. Age no aqui e agora! O que emerge nesse espaço de debates entre a tarefa, a norma e a realidade, é a atividade. A ergologia explica que “contrariamente ao meio animal onde a relação variabilidade do meio/labilidade das respostas é de fraca amplitude, o meio humano, saturado de cultura e de história, é fundamentalmente constituído por convocações para que escolhas sejam feitas” (SCHWARTZ, 2000, p. 670).

Outra solução, que vem sendo pensada ao longo prazo é delimitar o tempo permitido de parada/estacionamento para estas vagas, essa regulamentação complementar encontra fulcro nas atribuições do órgão de trânsito e permitiria autuar mesmo as pessoas portadoras do direito de usar as vagas, mas garantindo a rotatividade nos espaços.

Então, uma das ideias foi a de regulamentar essa situação. Vai ser um pouco mais difícil no início porque as pessoas estão acostumadas a parar nessas vagas e nem olhar a questão do rotativo. Então vai ter que ter uma campanha educativa no início para depois começar a aplicar as sanções. (A1)

Mas não deixamos de lado, que as questões pertinentes ao polo mercantil, isto é, dos valores dimensionáveis também recaem sobre a atividade. Sobretudo, quando tratamos da precarização no contexto dos serviços prestados pela administração pública, eles também são invocados nas confrontações relativas à atividade de fiscalização do estacionamento regulamentado. No momento em que os agentes se veem em atividade, no registro fílmico, eles suscitam o fato de que os embates, as violências sofridas no trabalho ocorrem porque os condutores os veem como uma “indústria de multa”, mas ao contrário, eles não têm sido beneficiados por esta arrecadação.

A1 - Porque na verdade, as autuações, não sei te falar certinho, mas 2 a 3% é pra educação e o restante é pra sinalização, uniforme, combustível, aluguel ou compra de veículos, fora esses 3% que vai para a União, sobre 97%, fora a parte que a polícia também quando faz autuação tem que repassar ... **então, e assim, não é um valor que cai ali no cofre e pode ser usado de qualquer forma, tem um destino certo, correto.** (destacamos).

O agente tenta explicar a destinação dos valores obtidos com as autuações, a fim de justificar sua atuação e a importância delas, ao mesmo tempo em que faz as contas de tudo que é preciso mobilizar para a realização dessa atividade, e tudo que decorre dela. Nesse sentido, devemos enxergar o trabalho como uma apresentação multifacetada do trabalhador, isto porque este indivíduo precisa interagir com todas as variáveis presentes no meio, o que lhe exige o uso amplo de suas aptidões pessoais, sociais e profissionais.

6.3 A travessia na porta escola: “*é impossível padronizar*”

Outra tarefa repleta de controvérsias e que, por isso mesmo, demanda arbitragens, debates, industriiosidade dos agentes é a travessia de pedestres em porta de escola. Essa é uma atividade que acontece em dois períodos no ano, a volta às aulas no primeiro e no segundo semestre do ano. Não há uma prescrição exata, taxativa do que seja a atividade de travessia em porta de escola, a ideia é “fazer a travessia de alunos, na entrada e saída da escola, com segurança”, a operação de porta de escola acontece nos horários de 07:00 horas, 11:20 horas, 13:00 horas e 17:00 horas, também em diferentes regiões da cidade, o que modifica o trabalho de um ponto para o outro.

Sobre as prescrições, sempre insuficientes, mas ainda assim necessárias, os agentes também desenvolveram, ao longo do tempo, um *script* para esta tarefa. Esta norma antecedente de dimensão coletiva, sofre alterações conforme o ponto da cidade em que a escola esteja localizada e o horário de saída dos alunos, é fonte de controvérsias levantadas pelos trabalhadores no trânsito durante a formação do ECRP e, também, das confrontações. Isto porque, conforme sejam as condições já mencionadas no desenvolvimento da ação na porta de escola, será necessário escolher atuações muito específicas como posicionar o corpo sobre a faixa de pedestre e sinalizar para que os condutores parem, sinalizar para que as crianças atravessem ou deixem de atravessar, decidir se eles devem parar o trabalho de travessia e proceder autuações em desfavor de condutores que estejam cometendo infrações naquele espaço. Também devem escolher entre fazer uso do apito ou não, de seu corpo com maior ou menor exposição, “operar” ou não o trânsito. Todas essas são alternativas que impõem escolher a si mesmo em um constante debate de normas (SCHWARTZ, DUC, DURRIVE, 2007).

As figuras 06 e 07 mostram as diferentes tarefas a serem realizadas na porta de escola, a primeira mostra o agente fazendo uso de si na travessia de crianças, enquanto a segunda, mostra outra agente atuando na fiscalização de transporte escolar.

Figura 07 – Travessia de alunos



Fonte: dados de pesquisa (2020).

Figura 08 – Fiscalização de transporte escolar



Fonte: dados de pesquisa (2020).

O primeiro ponto das arbitragens explorado nas confrontações, foi como os agentes compreendem a relevância de seu corpo na atividade, e o papel deste corpo para eles mesmos. Com o tempo o *corpo-si* vai incorporando saberes, modos de fazer, conhecimentos muito particulares ao agente que, a partir de então, tem condições de antecipar sobre o imprevisível (SCHWARTZ, 1991). Quando confrontados com a imagem de como posicionam seu corpo em uma ação educativa de travessia em uma das escolas (na região central do município), um dos agentes responde da seguinte forma “*se eu não me colocar na faixa de pedestre, o condutor não vai parar*”, ainda, “*você sabe que as pessoas não respeitam a faixa, o brasileiro não respeita*”, “*eles só vão parar porque me viram. Por isso eu vou ‘pra’ lá, o papel do agente é ver e ser visto*”.

Para o agente, o condutor só vai respeitar a faixa de pedestre e a travessia das crianças só será possível, em segurança, se ele posicionar seu corpo sobre a faixa, ainda que isto seja inseguro para ele. O agente escolhe fazer uso de si, notadamente de seu corpo físico, para evitar que haja acidentes com as crianças na porta da escola, para impelir o condutor a parar antes da faixa. Ele poderia escolher ficar no passeio, emitir um sinal sonoro (dois silvos breves, como determina a prescrição) para que este condutor reduza a velocidade, ele poderia escolher autuar o condutor que desrespeitasse a faixa, todas estas são alternativas mais seguras (para ele) que se posicionar no centro do perigo. O trabalhador está no centro de um “drama”, ele deve decidir, em tempo reduzido, dentre muitas arbitragens.

E ele arbitra, fazendo uso de si, de seu corpo. Mormente porque, segundo Schwartz (2007, p.198) muitas dessas arbitragens encontradas no trabalho se “situam no corpo”. Mas quando se diz que ele resolveu entre estas arbitragens com seu corpo, não separamos o corpo físico (embora ele tenha realmente colocado seu corpo biológico em risco), da inteligência - é preciso uma inteligência muito específica para se posicionar no meio da rua e não ser atropelado -, da força física e dos valores que ele coloca em jogo naquele momento. A soma do que foi preciso mobilizar para gerir as variabilidades presentes na atividade de travessia em porta de escola, escolhendo entre dramáticas de uso de si, é o que a ergologia chama *corpo-si*.

Sobre o *corpo-si*, em atividade, Durrive e Schwartz (2008, p.24):

São solicitados e mesmo incorporados, inscritos no corpo: o social, o psíquico, o institucional, as normas e os valores [do contexto e retrabalhados], a relação às instalações e aos produtos, aos tempos, aos homens, aos níveis de racionalidade, etc.... Este alguém que trabalha – este centro de arbitragens que governa a actividade – pode assim ser designado *corpo-si* (DURRIVE; SCHWARTZ, 2008, P.24).

Enquanto isso, outra controvérsia se mostra quando, em sentido oposto, outros agentes escolhem por não se movimentar sobre a faixa sinalizando para o condutor oferecer passagem às crianças, compreendem que *“não é meu papel, eu ‘tô’ ali pra ver e ser visto, se ele não parar, eu autuo. Mas quando eles veem a gente, já param”*, quando questionado como pode prever a atitude do condutor, o agente apenas responde: *“ah....eu sei”*. Este “saber” é da ordem dos sabres investidos, na experiência, na convivência com o trânsito no município, e se produzem no curso da atividade.

No caso dos agentes, quando em atividade na travessia de alunos, a partir da sua experiência com a situação (condutores e obrigatoriedade de parar na faixa dando preferência ao pedestre), já convocam a atuação de seu corpo, escolhendo por posicionar assim, já que antecipam o problema que estão lá para resolver: o condutor não vai parar. Essa ação evidencia um saber que só é possível na experiência com, e sobre, a atividade.

Em ambas as atuações, embora o agente escolha por uma ou outra com base em seus saberes, constituídos na experiência, também é necessário um conhecimento de ordem técnica, um conhecimento científico, uma norma antecedente. Em primeiro lugar, se ele escolhe se colocar sobre a faixa e sinalizar ao condutor, deve conhecer os gestos e sinais descritos no código de trânsito e realizá-los com fidelidade ao que está prescrito. No segundo caso, o agente se vale, novamente, da norma para aplicar a atuação correspondente, também prescrita pelo CTB. De qualquer forma, a atividade ali é gerir escolhas em um ambiente que não é neutro, um “meio infiel” (SCHWARTZ, 2000). Em tais escolhas, reside a arbitragem de uma dramática, a escolha por um uso de si.

A atividade de trabalho se compõe de dimensões antecipáveis e inantecipáveis. Há sempre algo que é possível prever, mas algo em que se deve arriscar, visto que toda situação de trabalho é sempre, de um lado a aplicação de um protocolo, e de outra a atividade renormalizadora no debate de normas que é a vida real e as situações reais de trabalho. Quando o trabalhador faz uso de si, por si e pelos outros na atuação no trânsito, as imagens confrontadas mostram sempre a ocorrência de reinvenções da maneira de ser, estar, se mover, compreender o trabalho, de sobreviver. Isto porque, os indivíduos são únicos e singulares, viventes de histórias e experiências únicas que refletem e interferem na realização de suas atividades, mesmo que haja normas bem precisas sobre a atuação do agente, como o uso do poder de polícia restringindo a tarefa, elas sempre serão insuficientes. Por isso a atividade na porta de escola acontece em um “vazio de normas” (SCHWARTZ, 2010, p. 263).

Quanto à prescrição da tarefa, o agente explica: “É uma *“porta de escola”* que sempre pedem pra gente fazer ...é chegar... geralmente é no início do ano letivo, na volta `as aulas, e aí nós vamos lá e geralmente a gerência quer que nós só conversamos né... com os pais”... Mas não é isto que ele faz, o confrontamos com o momento em que ele anota a placa de um veículo para proceder a autuação, mesmo que a orientação tenha sido por uma atuação “educativa” na porta da escola em questão. A isto, ele responde que:

Educação é fazer as autuações que são necessárias, né, quando nós chegamos. Conversamos com os pais, mas tem algumas que geralmente, algumas situações que nós nos deparamos que realmente tem que ser feitas, que são crianças solta [pausa] uso de celular, fila dupla [pausa] tem que fazer (a autuação), é assim que eles (infratores) aprendem.

O agente renormaliza, decide fazer um outro uso de si muito em função de seus valores, de sua compreensão do trabalho. Para ele, não adianta apenas “conversar” com o infrator, é pela autuação (multa) que ele vai aprender. Ele mostra, também, uma específica preocupação com a segurança das crianças, pela falta de equipamentos corretos de segurança, a distração ao celular. Este agente relata, mais tarde, que já sofreu um grave acidente de trânsito, no qual quase morreu, por imprudência sua, por isso se preocupa tanto com a segurança das crianças. Novamente notamos que o homem que vive, ama, experimenta situações, não se dissocia nunca do homem que trabalha, que age no trabalho, o *corpo-si* está sempre lá, repleto da experiência humana, da história de cada um desses agentes (DURRIVE, 2007, p. 192).

Nas confrontações, a atividade continua mostrando sua variabilidade nos diferentes modos de fazer dos agentes registrados em filme. Por exemplo, enquanto uma dupla chega, se posiciona em frente ao portão da escola e avalia, com o olhar, a movimentação de crianças e veículos, anotando placas dos infratores, a outra dupla, se posiciona cada um de um lado da via, operam o trânsito, interferem no fluxo de veículos realizando uma operação de “pare/siga”. Esta segunda dupla se movimenta muito mais na via, apita, gesticula, atravessa as crianças pelas mãos.

Diante desta variabilidade de ações, sentimos a necessidade de realizar a confrontação cruzada dessas imagens entre os agentes. Quando perguntados acerca da diferente abordagem de atuação, A1 explica que “essa diferença aí é porque assim... esse local aí é na avenida Amazonas, é um local com trânsito pesado (*ênfase*) é realmente você tem que intervir no trânsito para a segurança das pessoas”. Ele explica que o local onde os agentes interferem mais no trânsito, se movimentam mais, gesticulam e apitam, é uma via de fluxo mais intenso, ela liga a cidade de Betim à região metropolitana como Mateus Leme, Esmeraldas, além de

servir como via de acesso a mineradoras, marmorarias e siderúrgicas. E que estas variáveis, transforma o jeito de fazer.

Também A2 complementa que:

o horário muda também o trabalho... e também o número de veículos do local assim, eu acredito que este local aí onde o agente tá operando eu acho que tem mais pedestres ... é um ambiente ali onde tem faixa de pedestre, diferente da onde o AGENTE e o AGENTE “tavam” ali, apesar de ser uma porta de escola também mas é totalmente diferente [pausa] então há casos e casos, não tem como padronizar assim a ação, embora seja a mesma atuação.

Essa confrontação cruzada deixou claro para nós, que o trabalho na realidade, aquele que se faz na vida real, não corresponde ao prescritivo e nem pode ser feito uniformemente por todas as pessoas. Cada um recria a seu modo sua forma de agir, optando por um ou outro jeito de resolver as variabilidades do ambiente, a ergologia nos permite, então, aproximar o trabalho das situações reais. Para Schwartz (2007, p. 198) “cada um, procura no trabalho o equilíbrio aceitável entre o uso de si requerido e consentido” no momento. Enquanto a travessia de porta de escola nas localidades mais periféricas da cidade requer um uso de si mais comedido, o que o direito, por exemplo, chama de obrigação negativa (de não fazer), no caso, de quase não interferir nas condições naturais do comportamento de condutores e pedestres. De outro lado, a travessia em um ponto crítico da cidade, que a liga a suas principais fontes de renda e os municípios vizinhos aos serviços oferecidos em Betim, requer um outro uso de si, uma atuação no sentido positivo, de intervir, de se posicionar sobre a faixa de pedestres, de emitir sinais sonoros com frequência.

A ergologia propõe, que não existe uma “rotina de trabalho”, existem dramáticas, pois sempre há novos acontecimentos, situações diferentes, que demandarão escolhas, reações por parte do trabalhador. Essas variabilidades resultam em outras, e transformam a relação entre o trabalhador e o meio, as reações a estes acontecimentos se dão por meio das dramáticas que levam o trabalhador a fazer usos de si diversos, ainda que na mesma profissão. Mas esses usos de si, essas dramáticas são geridas a partir dos valores que o trabalhador possui e que compreende como importantes no momento da atividade, de crenças, experiências, inteligência que ele carrega consigo para o trabalho.

No que se refere a esta arbitragem a questão que apareceu, então, para nós durante a confrontação foi: Como eles faziam para se escolher entre uma atuação e outra? Com base em quê, eles arbitram entre um ou outro uso de si? A resposta, veio de A2:

A quantidade de veículos e a quantidade de pessoas e o horário, onde a escola onde nós chegamos, a velocidade dos veículos que você viu lá, o agente que estava lá primeiro, ele ‘tava’ muito mais tranquilo, por quê? [ele questiona] [porque] Lá a velocidade é baixa, o bairro é mais fora do centro, periférico, mais periferia, não quer dizer que ele não está prestando atenção no trabalho, ele está... mas só que é muito diferente de um bairro tipo na parte central onde ... a velocidade, esta é uma avenida na principal avenida de Betim onde a velocidade é grande, a faixa de pedestre na porta da escola é elevada, os veículos não param, se você não intervém então você realmente tem que resguardar os alunos, é [pausa] alunos [pausa] transeunte, usuários da via.

A confrontação revela que a escolha pelo uso de si baseia-se em parte nos valores muito particulares ao agente e, de outra parte, nos saberes constituídos na experiência com esta atividade. Também revela a constante dialética no espaço tripolar onde saberes acadêmicos, legais, normativos, estão em constante tensão com saberes investidos, da experiência, do cotidiano, com um terceiro polo, o das exigências éticas do momento, a decisão por um uso de si ou outro.

No que se refere aos saberes investidos, dos saberes da experiência que são gerados no trabalho, os agentes indicam que decidem pelo uso de si ao “olhar”, as condições da via, a atuação dos que já estavam no local, o fluxo de veículos, a quantidade de crianças, a localização da escola. Assim, eles colocam em ação os saberes disciplinares, a forma de agir descrita em códigos como o CTB e as normas da empresa. Tudo isso, em prol de valores éticos como a segurança das crianças na travessia, a fluidez do trânsito para os condutores, e intervenção educativa na esfera econômica do infrator.

No momento em que “se faz história” (DURRIVE, 2010, p. 72), a escolha, a arbitragem, a dramática presente entre os três polos é que transforma o trabalho e dá lugar à atividade desses agentes. Outras questões, também presentes nos polos de valores com e sem dimensão, interferem nesse trabalho, transformam a atividade, orientam as dramáticas de uso de si. Enquanto para A1, essas questões se relevam da seguinte forma:

Eu acho assim, tem n fatores ... por exemplo, o nível da escola. Se os pais vão buscar de carro, de escolar, se os alunos vão a pé.. então assim, o nível da escola influencia. A via, o fluxo de veículos, então assim, tudo influencia... não tem como padronizar. Tem como padronizar assim, atitudes a serem tomadas, cada tipo de escola. A gente elabora um plano aí, basicamente existe x, y, z em todas as escolas, mas padrão assim não dá. Tem que ser circunstancial e agir de acordo com o que está acontecendo ali.

Para A2:

Onde ela está também é uma área comercial, então tem mais carro e pedestre, na outra área residencial tem mais pedestres. Assim, a gente passa diretrizes, né... vai na porta de escola? Então tá, olha faixa de pedestre, fila dupla, etc. Mas o trânsito é muito dinâmico, não tem como a pessoa ficar focada só numa coisa, tá focada nesse aqui mas chega uma pessoa no celular, tá olhando celular, sai outro sem cinto e ali tem criança, então assim, o que mais tem que focar na porta de escola é criança

Tem uma escola aqui proporia de crianças especiais então fomos olhar assim, vagas especiais, escolares, estacionamento (parada), é ainda outra atuação nossa.

Na atividade de trabalho dos agentes de trânsito, os polos estão em constante debate. Em determinados momentos, dependendo do que seja o uso de si requerido, eles recorrem à norma antecedente, seja ela escrita ou tacitamente coletivizada aos saberes constituídos na experiência, e aos valores em jogo, sejam eles valores com ou sem dimensão. O interessante é que nem sempre o trabalhador realiza conscientemente estas escolhas, mas basta que ele seja confrontado com seu trabalho para que perceba e verbalize a complexidade contida na atividade. Tanto é assim, que quando questionados sobre a variabilidade do trabalho na porta de escola, os dois respondem que *“é impossível padronizar”*.

6.4 O P.A: “*não tem uma cartilha*”

A última categoria de pesquisa analisada foi a de dados produzidos na autoconfrontação e confrontação cruzada das imagens da tarefa de “Presença a Pé”, chamada como P.A. pelos agentes. Esta tarefa consiste em estacionar o carro em um determinado ponto da cidade e permanecer de pé, pelo tempo estimado na escala de serviço, observando as condições de tráfego, segurança e quaisquer anormalidades no perímetro.

Confrontamos A2 com a imagem do P.A., seguindo o planejamento, pedimos para que ele diga o que está fazendo:

Esse PA, quando a gente tá no cruzamento da JK com Rio de Janeiro, o objetivo é [pausa] é... fazer com que o cruzamento em si não feche né, e geralmente isso acontece muito em horário de pico, onde o número de veículos na via é mais elevado e as pessoas não respeitam o cruzamento, e isso causa um impacto porque vem gente de todos os lados. E normalmente esse PA a gente gosta muito de fazer perto de faixa de pedestre, justamente pra tá de certa forma educando, do meu ponto de vista.

Também nesta atividade, os agentes de trânsito criaram normas orientadoras de seu trabalho para lidar com o “vazio de normas” engendrado na tarefa. A empresa não explica, não define o que é o P.A, apenas inserem essa fiscalização na escala de tarefas diárias, exigindo apenas que o agente esteja de pé, no ponto da cidade determinado, pelo espaço de tempo descrito no roteiro. Assim, cada dupla realiza o P.A conforme seu entendimento da finalidade dessa presença, para A1 e A2, o objetivo principal era evitar o fechamento do cruzamento, isto porque, eles já sabiam previamente que no ponto em que estavam esta era uma realidade recorrente.

[A1] A gente escolhe um ponto em que a gente seja visível, nesse ponto aí nos 4 lados, tanto para quem tava passando na Rio de Janeiro quanto na JK, e um ponto que nos ofereça segurança também né? Porque se for um ponto onde a gente não é visível, as vezes não vai ser tão efetiva a nossa presença lá, e a nossa segurança em primeiro lugar, claro, então nesse ponto a gente percebe que como a gente tá bem visível ali é um ponto seguro onde todos os condutores estão vendo a gente e os pedestres também.

A maneira de fazer adotada pela dupla leva em consideração a sua segurança e a dos outros, por último, a fluidez no trânsito. São muitas variáveis para arbitrar, o horário em que a atividade ocorre (no horário de pico, 18 horas, é mais provável que o cruzamento seja um problema que nas demais horas do dia), o fluxo de veículos, a segurança de pedestres, caso algum condutor negligencie a faixa, a segurança da dupla. Mas o relato evidencia que os trabalhadores resolvem grande parte destes problemas com o uso do próprio corpo, eles pensam também com este corpo, não é preciso apenas escolher um ponto que ofereça uma visão ampla dos problemas, mas também favoreça que eles sejam vistos pelos outros, mantendo as condições de segurança através de usos de si, por si e pelos outros, o corpo é mobilizado (saber, experiência, metas) e ele age, a partir do que aprende.

Para nós a questão que emergiu imediatamente foi: Como você sabe que está vendo, sendo visto, em segurança?

[A2] É [pausa] não tem uma cartilha onde fala onde que é o ponto mais seguro, de acordo com nossos cursos que foram poucos durante esses nove anos que estamos aqui, ou quase nove [pausa] é [pausa] um ponto seguro é um ponto onde todos nos vejam, todos os condutores nos vejam, onde todos os pedestres nos vejam, e a gente também tenha visão periférica.

Também aprendemos com a experiência de outros, na prática, **trocando experiência com outros agentes mais velhos ou mais experientes, porque não existe uma regra para falar qual o ponto mais seguro.**

Novamente, notamos que a atividade emerge no debate de normas entre os saberes técnicos, acadêmicos, apreendidos em cursos de formação que, segundo eles, foram poucos em 09 anos de trabalho e os saberes constituídos, apreendidos no tempo, na experiência, nas trocas languageiras no trabalho. Por trocas languageiras, conforme observamos, devemos entender o gesto, o olhar, as trocas silenciosas, mas dotadas de conhecimento, de potencialidades. A adoção de uma linguagem “do” e “no” trabalho.

A narrativa também mostra como os saberes vão se constituindo, sendo moldados, transformados e repassados ao longo do tempo. Os agentes aprendem uns com as experiências dos outros, vão construindo para si e para o grupo “maneiras de ser” agente de trânsito. Embora

não exista “uma regra” para determinar qual o ponto mais seguro (para o agente e para o usuário) para realizar o P.A, existe uma renormalização coletiva, em algum ponto, o *corpo-si* incorporou o que é segurança, como se manter seguro, desenvolveu uma recriação da norma em razão do meio e dos objetivos da tarefa. Este é o momento em que a história se faz, onde emerge a atividade extravasando saberes, que encontram outros saberes e permitem antecipar o momento seguinte (SCHWARTZ, 2010).

Tendo a atividade como um “espaço histórico” atravessado por diferentes mediações (SCHWARTZ; DURRIVE, 2010), outras questões também chamam atenção como fatores que constroem e transformam sobremaneira a atividade dos agentes de trânsito. Uma dessas questões é o racionamento de combustível utilizado pelos carros imposto em virtude da situação financeira dos municípios, com isso, o P.A e as rotas nos bairros estão suspensos e ficam restritos à região central, o que, para os agentes influencia negativamente no trabalho, retira deles as condições mínimas e impedem o atendimento às demandas da sociedade:

Influencia sim, porque muito o que [pausa] a gente deixa de fazer muita coisa e também desmotiva né... desmotiva, você pode ver que o nosso trabalho ele teve uma queda com relação ao número de autuações, presença, teve uma queda. Porque a gente agora, quando você consegue sair da empresa, você tem que ficar fixo no lugar porque você não tem combustível, limita, você não pode atender muitas demandas, você vai para um lugar você tem que ficar ali, Betim é muito grande [pausa] já é difícil quando tem combustível porque a “gente” é poucos, imagina sem combustível [pausa] então eu acho que atrapalha sim, e desmotiva o povo, porque assim, não te dá condição de trabalho, é o mínimo que a gente tem que ter é condição de trabalho (A1).

O relato acima evidenciou para nós, algo muito rico da observação do trabalho: mais que ganho econômico, mais que auferir renda, as pessoas querem trabalhar. O que os agentes mais desejam são os meios para desenvolver seu trabalho, condições de atender às demandas do polo político e do polo do homem em atividade. A compreensão que o agente faz de sua atividade de trabalho é que ela dever servir ao outro, à coletividade, e quando não é assim, sua atividade encontra-se contrariada, impedida, limitada, sendo fonte de angústias para este trabalhador. O agente atribui a estes impedimentos a queda na sua produtividade e na de seus colegas, não é que não queiram se engajar, produzir mais, é que o meio (ou as faltas existentes no meio) os impedem de realizar tudo o que eles julgam que poderiam fazer.

Em se tratando dos objetivos propostos para a tarefa do P.A, que consiste em estar de pé, em um ponto estratégico da cidade evitando e reprimindo comportamentos indesejáveis, por parte de condutores e pedestres, ela se apoia em um conjunto de normas prescritas e de saberes da experiência, os agentes precisam mobilizar não só atenção e percepção no trânsito de veículos, de pedestres, como também todo um conjunto de movimentos, de normas, engajando o *corpo-*

si. Precisam ver, serem vistos, coibir comportamentos, estabelecer a normalidade e tomar cuidado para intervirem o mínimo possível nas condições orgânicas do trânsito.

(A1): Aí nós não estamos intervindo no trânsito de forma direta, mas nós estamos vendo, observando todo o trânsito, se houver necessidade, nesse momento a gente pode intervir [pausa] a qualquer momento a gente pode intervir. Mas a gente intervém o mínimo possível.

(A2): Aqui a gente tá só observando, para se precisar a gente intervém, se, porventura, a gente detectar alguma infração, tipo avançar o semáforo, ou até mesmo como a gente vê muito nesses pontos de presença que a gente faz [pausa] algum condutor passando falando no celular a gente acaba fazendo a autuação, mas a ideia aqui mesmo é a ideia de educar mesmo, né, nosso objetivo não é nem autuar é ficar ali mesmo coibindo esse tipo de situação.

(A1): Muitas vezes só a nossa presença ali, de certa forma já coíbe, algum tipo de infração, muitas vezes a gente percebe que a gente fica olhando de longe, a gente já vê que, em várias situações os condutores não respeitam a faixa de pedestres e outras vezes também o contrário, a gente já vê que tem muitos pedestres que se valendo da faixa de pedestres ali não respeita o semáforo que ‘tá fechado pra ele’. Porque mesmo tendo a faixa de pedestre tem que ter o bom senso.

Quando confrontados sobre o porquê os agentes optam por trabalhar sempre em dupla, tanto que esta já se tornou uma norma antecedente coletiva, que é respeitada até mesmo pela coordenação ao prescrever as tarefas diárias, A1 e A2 respondem, respectivamente que:

(A1): É uma regra implícita né, muita gente prefere trabalhar sozinho por “n” motivos....

Questionamos: Mas é uma regra?

É uma regra [pausa] eu estou falando assim, mas isso acontece comigo né, mas quando tem umas duplas aí que decidem cada um vai ‘pra’ um lado, trabalham à sua maneira, mas assim, não tem regra não! Não tem nada escrito não [pausa] isso é uma ética que assim [pausa] que ainda tá no âmbito da moral ainda, do costume.

(A2): Ao longo do tempo a gente percebeu que a empresa, ela não dá o suporte de segurança pra gente, então a gente assim, a medida em que foi trabalhando foi percebendo né? [pausa] que nós é que precisamos nos resguardar na rua porque a empresa não dá nada, suporte nenhum.

Novamente, percebe-se que na ausência (da atenção da empresa, da segurança nas relações, das condições de trabalho) os agentes criaram e recriam continuamente no trabalho. Eles desenvolveram um “manual de segurança”, que inclui não trabalhar sozinho, apoiar-se na experiência dos agentes mais antigos para escolher o “ponto mais seguro” e se comportar, se engajar a partir daí. Percebemos o homem fazendo história no trabalho novamente.

Aos confrontarmos essa parte da atividade de trabalho dos agentes de trânsito, obtivemos suas compreensões sobre ela, os agentes deixaram ver como se faz, o que se faz, porque se faz, pudemos elaborar impressões sobre este ponto da atividade apoiando essas perspectivas não só

sobre o que era possível antecipar dela como, por exemplo, saber que o P.A é das tarefas mais inseguras para estes trabalhadores, já que demanda que eles permaneçam parados em um local de conflitos constantes, sem equipamentos de segurança, em contato direto com o infrator que ele vai autuar, mas o que encontramos não foram apenas o impedimentos, os riscos, mas as recriações, as tensões, as dificuldades e, principalmente, as saídas encontradas para que a atividade aconteça, mesmo com todos os impedimentos.

Quando o agente precisa cumprir o horário de P.A, que geralmente dura 02 horas do seu dia de trabalho, ele vai se deparar com uma infinidade de situações sobre as quais não há como antecipar. Ele é requerido pelos usuários para prestar informações sobre pontos, horários e itinerários de ônibus, pelos comerciantes para autuar e advertir condutores estacionados de forma irregular nas portas dessas lojas, por condutores autuados para esclarecer o motivo da autuação, onde recorrer. Ele ainda terá que fixar sua atenção no que acontece no trânsito nas quatro vias do cruzamento, atentar-se para o cometimento de infrações como avanço de semáforo, não uso de cinto de segurança, celular ao volante, estacionamento irregular, entre outras.

O que a experiência de observação, filmagem e confrontação da atividade de trabalho dos agentes de trânsito no município de Betim mostrou é que os agentes se encontram por diversas vezes em debates de normas, no centro de arbitragens entre muitas possibilidades, necessidades, usos de si, eles precisam convocar e usar muito de sua história singular para decidir, muito de sua inteligência corporal para agir com segurança (sua e de outros) e muito de seus valores para atender a determinadas demandas que, nem sempre, serão vistas pelos outros, sejam esses outros a gestão ou os colegas, como parte do trabalho. Eles ainda precisam gerir na escassez, recriar diante das infidelidades do meio, dos imprevistos, do inesperado que, tendo em vista o dinamismo do trabalho na rua, carrega uma expressiva variabilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para realizar esta dissertação, foi preciso percorrer um longo caminho, encadeando técnicas e procedimentos, debruçando-nos sobre a atividade coletiva dos agentes de trânsito do município de Betim, a fim de responder o objetivo geral desta dissertação investigar o trabalho dos agentes de trânsito do município de Betim a partir da compreensão ergológica de atividade.

Tendo em vista nosso primeiro objetivo específico, percorremos o universo das normas antecedentes sobre a atividade de trabalho dos agentes de trânsito. Esse universo normativo revelou uma atividade sobremaneira constrangida, engessada, descrita e prescrita em documentos normalizadores que abrangem desde legislações em âmbito federal até prescrições diárias. Estas prescrições têm como nível mais macro o Código de Trânsito Brasileiro que descreve quem é o agente de trânsito e quais suas obrigações e prerrogativas nessa função.

Crucioso destacar, que as normas são necessárias a qualquer trabalho, no sentido em que orientam a ação, guiam as escolhas e garantem a segurança dos trabalhadores e de terceiros. Sobretudo nas relações com o poder de público, onde se destinam a tornar as relações mais justas para particulares, entretanto, elas são sempre insuficientes. Por isso, quando a normatividade no trabalho não deixa espaço para a renormalização, ela se torna fonte de angústia para o trabalhador, porque impede que a atividade tome lugar.

A lei federal também constrange o trabalho ao determinar a limitação do agente frente ao uso do chamado “poder de polícia” que confere a ele a possibilidade de adentrar a esfera econômica do cidadão por meio das autuações de trânsito, mas o detém aos limites legais expressos no uso deste poder. A etapa documental também revelou as normas orientadoras em nível micro da atividade dos agentes, por meio de uma escala de trabalho que prescreve toda a sua rotina cotidiana, desde a hora em que chegam ao seu local de trabalho até mesmo o momento em que o agente pode ir ao banheiro, se alimentar, por que ruas devem passar, quais tarefas ele deve realizar naquele dia, a escala prescreve até mesmo com quem o agente deve compor sua dupla, retirando dele qualquer poder de escolha.

Vimos que este é um ponto de angústia para os trabalhadores, já que a legislação mencionada deixa pouco espaço para que o agente possa agir no imprevisto, no espaço da vida real, além de indicar sanções a que ele estará exposto se as transgredir, se agir em seu trabalho fora dos limites da legalidade estrita, do script, da escala.

O processo de construção desta dissertação nos permitiu discutir a influência da organização do trabalho na administração pública sobre a atividade dos agentes de trânsito. Isto porque, vimos juntos que a Administração Pública no Brasil já atravessou momentos históricos e paradigmas distintos sem que conseguisse vencer completamente esses momentos e redefinir seu desenho. Permanecem, nas relações estatais, resquícios dos modelos imperial, burocrático e democrático imbrincados com a NPM, tudo isso causa reflexos cotidiano de trabalho dos servidores públicos. Sobretudo quando é preciso lidar com o usuário, justificar suas ações, negociar condições de trabalho, reagir ante o vazio de normas, renormalizar diante do prescrito em relação ao real.

Ademais, outros fenômenos como a forma descentralizada de prestação do serviço por Empresa Pública, com modelo de contratação celetista, cobrança de metas e sem a segurança da estabilidade do modelo estatutário de trabalho. A modalidade celetista de contratação expõe o trabalhador do trânsito à angústia da demissão, própria da iniciativa privada, ao mesmo tempo que o constrange a realizar sua atividade de trabalho sob os limites da legalidade administrativa estrita, funcionando como fonte de mais dramáticas no trabalho.

Diante do universo normativo estudado, que regulam até mesmo o mais infinitesimal da rotina de trabalho e das percepções dos agentes de trânsito sobre isso, revelamos que esta categoria profissional exerce um trabalho essencial para toda a coletividade, através da garantia de acesso aos espaços públicos, por meio da repressão a comportamentos indesejáveis de determinados condutores, a partir da orientação aos usuários. Ficou evidente que se a experiência e os saberes desses profissionais forem levados em consideração podem contribuir para os processos decisórios em criação de políticas organizacionais e públicas, tanto para a mobilidade urbana quanto para o trabalho no trânsito.

Também foram descritos, partindo da observação participante, o cotidiano do trabalho na rua, as demandas, as diferentes necessidades na atuação dos agentes de trânsito, esta dimensão da atividade revelou dinâmicas muito particulares, dotadas de potencialidade, de vida real. Elas mostraram que drama no trabalho não significa que o trabalhador não agirá. Ao contrário, para cada dramática, a experiência, os valores, a inteligência, o *corpo-si* dos agentes indica uma saída para completar a tarefa, essas observações mostraram que entre o que está descrito, prescrito, pré-determinado e o que eles encontram no cotidiano, na vida real, o que a rua demanda deles, emerge exatamente aquilo que a ergologia chama atividade. O *corpo-si*

(saberes, valores, experiência, angústias) adentra a tarefa para fazer história, para fazer de outra forma e, assim, dar conta do trabalho.

Por fim, com as sessões de autoconfrontação, simples e cruzada, foi possível propor o encontro entre os trabalhadores e sua atividade, de forma coletiva e singular, o que possibilitou compreender como os agentes mobilizam para completar a atividade de trabalho. Nesta fase, privilegiamos o ponto de vista de quem o realiza, os agentes de trânsito que assumiram o protagonismo nas narrativas ao se confrontaram em atividade individualmente e em duplas, nessas sessões eles expuseram seus medos, suas angústias, sua compreensão sobre o trabalho.

Eles produziram reflexões profundas, para si e para os outros, acerca de aspectos muito particulares de sua experiência com a atividade de trabalho, o valor que eles atribuem ao “ser agente de trânsito”, as aspirações em relação à empresa na qual trabalham e aos usuários, o desejo de reconhecimento de sua relevância como garantidores da segurança, do bem-estar, do direito dos cidadãos aos espaços públicos. Desnudaram suas aspirações de mudança, seu olhar para o mundo, sua sensibilidade diante das demandas que chegam a eles na rua, a vontade de que sua experiência com a atividade possa ser reconhecida para fazer norma no trabalho no trânsito. Eles conduziram a produção de saberes sobre sua atividade de trabalho, atentaram-se para o caráter enigmático dela, colocaram em palavras a necessidade que possuem de serem ouvidos, a imagem que fazem de seus pares, os porquês que os levam a fazer determinadas escolhas em momentos distintos.

Tudo isto deixou claro, para eles e para nós, que os agentes de trânsito não são meros reprodutores de normas, executores de scripts estabelecidos, mas seu consciente coletivo possui necessidade de recriar, de refazer as normas a fim de concluir o trabalho no trânsito. Também ficou claro que a atividade recriadora se ampara em valores com e sem dimensão como a respeitabilidade da profissão, a necessidade de garantir o acesso democrático ao espaço urbano, de protegerem-se uns aos outros como entidade coletiva, e eles fazem isso por meio dos sabres produzidos na experiência, sua e de seus pares, com a atividade de trabalho. Eles vão sempre mobilizar seu *corpo-si*, de forma coletiva e singular, mesmo no contexto da carência, evidenciando a dimensão não quantificável dos valores que atribuem ao seu trabalho.

Embora o trabalho de pesquisa realizado junto aos agentes de trânsito no município de Betim tenha revelado aspectos múltiplos da atividade desses trabalhadores e tenha sido rico para compreender como eles recriam, mobilizam, como agem e fazem uso de si para completar as tarefas no espaço da vida real, no cotidiano de trabalho, ele não transcorreu sem desafios. Entre

as limitações encontradas em campo, houve a dificuldade de adesão dos agentes à pesquisa, por receio de represálias, por se sentirem desconfortáveis em serem acompanhados ou por não compreenderem a natureza do trabalho. Também houve dificuldades de acesso aos espaços da empresa em determinados dias e horários, assim, as confrontações ocorreram aos fins de semana, para que os participantes se sentissem mais à vontade para responder ao que era proposto. Ademais, antes de iniciar o trabalho de pesquisa na TRANSBETIM, outras duas empresas de trânsito foram contatadas, a BHTRANS e a TRANSCON, nos municípios de Belo Horizonte e Contagem, respectivamente, entretanto, não obtivemos resposta.

Para trabalhos futuros esperamos desenvolver trabalhos que discutam o papel da experiência na formação dos agentes de trânsito para o trabalho.

REFERÊNCIAS

ABREU GONÇALVES, Rita Maria et al. **O trabalho dos agentes de trânsito do Município de São Paulo: uma análise ergonômica**. Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo, v. 16, n. 2, p. 82-89, 2005.

AZEVEDO, Neimar Duarte; SOUZA Letícia Godinho de. **Um olhar ergológico sobre os limites da vertente gerencialista na administração pública e suas implicações na atividade de trabalho**. Revue Ergologia. 2017. pp. 53-79

BALBIM, Renato. **Mobilidade: uma abordagem sistêmica**. Palestra CETESB, Secretaria do Meio Ambiente. São Paulo, 2016.

BETIM. Portaria Ecos Nº 202, Dispõe Sobre **O Manual De Postura E De Conduta Profissional E Operacional Dos Agentes De Transporte E Trânsito Da Empresa De Construções, Obras, Serviços, Projetos, Transportes E Trânsito De Betim – Ecos E Dá Outras Providências**. Betim, 2018.

BOARETO, Renato. **A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis**. Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano, v. 30, p. 31-2008, 2008.

BORGES, Maria Elisa Siqueira. **O RH está nu: tramas e urdiduras por uma gestão coletiva do trabalho**. Laboreal, v. 4, n. Nº1, 2008.

BRASIL. Brasília. Lei 9.503 de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Acesso em nov. de 2018.

_____. Brasília. Lei 5.172 de 1996. **Código Tributário Nacional**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5172.htm. Acesso em Nov. de 2018.

_____. Conselho Nacional de Trânsito. **Departamento Nacional de Trânsito. Sinalização Horizontal**. 1 ed. Brasília, 2007a. Assunto: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. v.4. 128 p.

_____. **Conselho Nacional de Trânsito**. Departamento Nacional de Trânsito. Assunto: Sinalização Vertical de Advertência. 2. ed. Brasília, 2007b.

_____. Departamento Nacional de Trânsito. Assunto: Municipalização do Trânsito – Roteiro para implantação. Disponível em http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf. Acesso em fev. de 2020.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Da administração pública burocrática à gerencial**. 1996.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. SPINK, Peter (Orgs.). **Reforma do estado e administração pública gerencial**. 7.ed. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 2006.

CARVALHO, Filho. José dos Santos. **Manual de direito administrativo**, v. 19, 2009.

CLOT, Yves; FAÏTA, Daniel. **Genre et style en analyse du travail, concepts et methodes**. In: Travailler, Revue internationale de Psychopathologie et Psychodynamique du Travail, 2000.

_____. **A formação pela análise do trabalho: por uma terceira via**. Tradução de Cláudia Osório da Silva, Kátia Santorum e Suyanna Barker. Paris: Puf, 2000.

_____. A função psicológica do trabalho. In: **A função psicológica do trabalho**. 2007.

CUNHA, Liliana; MATA, Rita Gil; CORREIA, Fernanda. **Instrumentos de investigação: luz, câmara, acção: orientações para a filmagem da actividade real de trabalho**. 2006.

CUNHA, Liliana; LACOMBLEZ, Marianne. **Mudanças no sector dos transportes em Portugal: que caminhos para a actividade de serviço público e para a preservação do interesse geral?: estudos de caso**. 2006.

CUNHA, Liliana; LACOMBLEZ, Marianne. **A influência do traçado de mobilidade na noção de território e nas oportunidades de desenvolvimento local**. 2008.

DETRAN. Estatísticas: Serviços e informações oficiais sobre Veículos emplacados/município. Disponível em: www.detran.mg.gov.br. Acesso em janeiro de 2020.

DI PIETRO, Sylvia Maria Zanello; **DIREITO ADMINISTRATIVO**. 22^{ed}, Ed. Saraiva, São Paulo, 2009.

DURRIVE, L.; SCHWARTZ, Y. **Glossário da ergologia**. Laboreal, Porto, v. 4, n. 1, p. 23-28, 2008.

DURRIVE, Louis. **A atividade humana, simultaneamente intelectual e vital&58; esclarecimentos complementares de Pierre Pastré e Yves Schwartz**. Human activity, both intellectual and vital&58; complementary approaches of Pierre Pastré and Yves Schwartz. Trabalho, v. 9, n. unknown, p. 47-67, 2011.

DURAFFOURG, J. **O trabalho e o ponto de vista da atividade**. In: SCHWARTZ, Y.; DURRIVE, L. (Orgs.) Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana. Niterói: EdUFF, 2007.

FAÏTA, Daniel. **L'analyser du travail. Aula proferida no curso<< Analisar o trabalho educacional: uma abordagem a serviço do metier>>**, 21 a 26 de novembro, FFLCH – USP, São Paulo. 2013.

FAÏTA, Daniel; VIEIRA, Marcos. **Reflexions methodologiques sur l'autoconfrontation croisee. Skhole, hors-serie 1**. 2003.

FAÏTA, Daniel. A linguagem em atividade. In: **Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana**. Niterói: Eduff, p. 25-36, 2010.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo, v. 5, n. 61, p. 16-17, 2002.

GODOI, C. K.; MELLO, R. B.; SILVA, A. B. **Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: Paradigmas, estratégias e métodos**. 2º Ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

GOMES JÚNIOR, A. B. **O uso de si e o saber fazer com o sintoma no trabalho**. Tese de Doutorado. Tese em cotutela: Aix Marseille Université & Universidade Federal de Minas Gerais. 2013.

GOMES JÚNIOR, A. B.; SCHWARTZ, Y. **Psicologia, saúde e trabalho: da experiência aos conceitos**. Psicologia em Estudo, v.19, p.345 - 351, 2014a.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à lei de mobilidade urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HOLZ, Edvalter Becker; DE FÁTIMA BIANCO, Mônica. **Ergologia: uma abordagem possível para os estudos organizacionais sobre trabalho**. Cadernos EBAPE. BR, v. 12, p. 494-512, 2014.

IPEA. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. BALBIM, Renato Organizador; KRAUSE, Cleandro Organizador; LINKE, Clarisse Cunha Organizadora. 2016.

LANCMAN, Selma et al. **O trabalho na rua e a exposição à violência no trabalho: um estudo com agentes de trânsito**. Interface-Comunicação, Saúde, Educação, v. 11, p. 79-92, 2007.

_____; SZNELWAR, Laerte Idal; JARDIM, Tatiana Andrade. **Sofrimento psíquico e envelhecimento no trabalho: um estudo com agentes de trânsito**. Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo, v. 17, n. 3, p. 129-136, 2006.

MATIAS-PEREIRA, José. **Manual de gestão pública contemporânea**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MEDAUAR, Odete et al. **Direito administrativo moderno**. Editora Revista dos tribunais, 2008.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**, v. 20, 2013.

MENDES, A. M. *Todos precisam de uma boa qualidade de vida*. (Depoimento a Patrícia Bispo). Recuperado em 15 out. 2007: <http://www.rh.com.br>. 2006.

PEREZ, Deivis; MESSIAS, Carla. **O dispositivo metodológico e interventivo autoconfrontação e seus usos em pesquisas de educação**. Nuances: estudos sobre Educação, v. 24, n. 3, p. 81-100, 2013.

PETRUS, Ângela Márcia Ferreira. **Da Atividade de Trabalho nos Trilhos ao Debate Político e Epistemológico sobre Penosidade**. 2017.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. **O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades**. estudos avançados, v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013.

SANTOS, Milton. **Desenvolvimento econômico e urbanização em países subdesenvolvidos: os dois sistemas de fluxo da economia urbana e suas implicações espaciais**. Boletim Paulista de Geografia, n. 53, p. 35-60, 2017.

SANTOS, Milton. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Editôra Civilização Brasileira, 1965.

SCHWARTZ, Y. Travail et usage de soi. In collectif. *Je sur l'Individualité* (p. 181-207). Paris: Messidor-Editions Sociales, 1987.

SCHWARTZ, Yves. **Trabalho e uso de si**. Pro-posições, v. 11, n. 2, p. 34-50, 2000.

SCHWARTZ, Yves. **Reflexão em torno de um exemplo de trabalho operário**. Trabalho & Ergologia: conversas sobre a atividade humana, v. 2, p. 37-46, 2004.

SCHWARTZ, Yves. **Conceituando o trabalho, o visível e o invisível** Conceptualizing the work, the visible and invisible. Trabalho, v. 9, n. unknown, p. 19-45, 2011.

SCHWARTZ, Yves. **Motivações do conceito de corpo-si: corpo-si, atividade, experiência**. Letras de hoje, v. 49, n. 3, p. 259-274, 2014.

SCHWARTZ, Yves; DURRIVE, Louis. Trabalho e ergologia. In: **Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana**. Niterói: Eduff, p. 25-36, 2010.

SCHWARTZ, Y. *Diapositivos apresentados em um seminário público no Instituto de Ergologia*. Aix en Provence: Aix Marseille Université, março de 2009.

SCHWARTZ, Yves. Manifesto por um Ergoengajamento. In: SCHWARTZ, Y.; DURRIVE, L. (Org.). Trabalho e Ergologia II: diálogos sobre a atividade humana. Belo Horizonte: Fabrefactum. 2015a.

SCHWARTZ, Yves. L'activité peut-elle être objet d'analyse??. **Letras de Hoje**, v. 50, n. 5, p. 42-52, 2015b.

SOUZA, Maria Cecília Pérez et al. **Linguagem e trabalho em uma perspectiva discursiva: implicações teórico-metodológicas**. verbum. cadernos de pós-graduação. issn 2316-3267, v. 8, n. 3, p. 08-22, 2019.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. Pesquisa qualitativa. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, p. 116-173, 1987.

VASCONCELOS, Fernando César. **Trânsito, Ritmos Desiguais e Violência no Asfalto**. 2003. Dissertação. (Mestrado em Sociologia). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

_____, Eduardo A. Transporte e meio ambiente. *Série Cadernos Técnicos da ANTP* – julho de 2009.

_____, Eduardo A. **O que é trânsito**. Brasiliense, 2017.