



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
INSTITUTO DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE LINGUÍSTICA, LÍNGUAS CLÁSSICAS E VERNÁCULAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM LINGUÍSTICA – PPGL

ANDERSON HANDER BRITO XAVIER

VIAJAR E PUNIR: PROCESSOS INTERACIONAIS E DISCURSIVOS PARA
(DES)CONSTRUÇÃO DE CIDADANIA(S) NA COMPANHIA DO
METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL

BRASÍLIA

2015

ANDERSON HANDER BRITO XAVIER

***VIAJAR E PUNIR: PROCESSOS INTERACIONAIS E DISCURSIVOS PARA
(DES)CONSTRUÇÃO DE CIDADANIA(S) NA COMPANHIA DO
METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL***

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Linguística da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Linguística.

Orientadora: Dra. Cibele Brandão de Oliveira.

BRASÍLIA

2015

ANDERSON HANDER BRITO XAVIER

**VIAJAR E PUNIR: PROCESSOS INTERACIONAIS E DISCURSIVOS PARA
(DES)CONSTRUÇÃO DE CIDADANIA(S) NA COMPANHIA DO
METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Linguística da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Linguística.

Orientadora: Dra. Cibele Brandão de Oliveira.

Banca Examinadora:

Presidente orientadora: Profa. Dra. Cibele Brandão de Oliveira (LIP – UnB)

Membro externo: Prof. Dr. Augusto César Luitgards de Moura Filho (LET – UnB)

Membro interno: Prof. Dra. Janaína de Aquino Ferraz (LIP – UnB)

Brasília, 27 de fevereiro de 2015.

AGRADECIMENTOS

Ao companheiro Túlio Villafañe pelos momentos de reflexão e crítica a respeito de minhas ideias. O seu admirável senso de reflexão revelou-se, para mim, como grande fonte de inspiração.

À minha orientadora, Profa. Dra. Cibele Brandão de Oliveira, por me guiar neste caminho de autoconhecimento, pela paciência e pelo apoio nos momentos difíceis. Compreender o estudo das interações, a partir da linguagem verbal e não verbal, representou grande passo para a minha formação como linguista, professor e cidadão.

À Professora Dra. Cláudia Linhares Sanz, por suas aulas que me conduziram a refletir e a desvendar as complexas ideias de Foucault.

À Professora Janaína de Aquino Ferraz, por inserir-me nas discussões a respeito da multimodalidade. O meu olhar não é mais o mesmo depois de suas aulas.

Ao Professor Augusto César Luitgards de Moura Filho, pelas grandes contribuições à minha pesquisa.

Aos meus colaboradores, que se dispuseram para que este estudo se concretizasse.

O direito à liberdade de palavra possui pouca substância se, devido à falta de educação, não se tem nada a dizer que vale a pena ser dito, e nenhum meio de se fazer ouvir se há algo a dizer.

Marshall Sahlins

RESUMO

Esta dissertação propõe-se a investigar o(s) discurso(s) de cidadania(s) veiculado(s) pelo Metrô-DF em seus espaços coletivos e a compreensão desse(s) discurso(s) pelos usuários, a partir de processos interacionais. Retoma, nessa perspectiva, mas não se limita ao binômio *vigiar e punir*, proposto por Foucault (2004), em relação à normatização do discurso de cidadania por meio de sua materialização no Decreto 26.516 (DISTRITO FEDERAL, 2005), que rege os direitos e deveres dos usuários, bem como trata da distribuição desse discurso por meio de mensagens verbais e não verbais. Assenta-se na sociolinguística interacional (GOFFMAN, 1967) e (GUMPERZ, 1982), mas é interdisciplinar à semiótica social (KRESS; VAN LEEUWEN, 1996) e à análise de discurso crítica (FAIRCLOUGH, 2001; HALLIDAY, 2004). Além disso, este estudo tem orientações etnográficas e fundamenta-se, além das reflexões do pesquisador, na reflexão dos próprios colaboradores sobre os dados gerados, ou seja, constitui pesquisaêmica/ética. Como instrumentos de pesquisa, utilizaram-se observação participante, grupo focal e entrevista individual. As análises dos dados gerados fundamentaram-se na análise documental, na análise de *clusters*, nos critérios analíticos propostos por Fairclough, e nas funções da linguagem de Halliday — a fim de acessar, linguisticamente, os sentidos discursivos sobre cidadania dos usuários e da instituição nas interações. As análises revelaram que o discurso de cidadania veiculado pelo Metrô-DF sustenta-se no discurso contemporâneo sobre higiene e segurança. Esse discurso articula-se a uma perspectiva educacional para com os usuários, que apresentaram conceitos antagônicos em relação à maioria dos informes. Esse contraste revelou práticas sociais, que, muitas vezes, estão associadas a mal entendidos, nas interações, nessa instituição. Além disso, foi possível compreender que, em relação à transposição do Decreto 26.516 para os informes visuais (outros gêneros textuais), o que parece se articular a uma tentativa de atingir as massas, houve processo de ressemiotização, o que modificou a função comunicativa nas interações, que passaram a ser direcionadas aos usuários por meio de linguagem menos impositiva. No entanto, o estudo proposto por meio desta dissertação revelou que esse processo configura-se, a respeito do sentido do discurso educacional de cidadania veiculado pela instituição, ineficaz em relação ao seu público-alvo. Esta dissertação é, portanto, uma contribuição linguística para futuras pesquisas sobre cidadania na Capital Federal.

Palavras-chave: Discurso de Cidadania. Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF). Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

This study aimed to investigate citizenship speeches enunciated by the institution Metro-DF in its public spaces, and how social actors, in this context, comprehend, through discursive and interactional process, citizenships concepts. Recovered in this perspective, but not limited to it, is the binomial “discipline and punishment” proposed by Michel Foucault (2004), concerning to the regulation of these speeches through its materialization in the Enactment 26.516 (DISTRITO FEDERAL, 2005), that rules on the rights and duties of social actors, as well as the display of these speeches through verbal and non-verbal messages. This study is based on interactional sociolinguistics (GOFFMAN, 1967), but is interdisciplinary with social semiotics (KRESS; VAN LEEUWEN, 1996) and critical discourse analysis (FAIRCLOUGH, 2001; HALLIDAY, 2004). Furthermore, this study has ethnographic orientation and is based on the reflection of the collaborators themselves on the donated data generated, therefore it is an emic research. Research tools used in this study were: participant observation, focus groups and individual interviews. In addition, this study has ethnographic guidelines and is based, in addition to the reflections of the researcher, in the reflection of the social actors, which depend on this vehicles, about the data generated, which means it is an emic/ethical research. The research tools used were participant observation, focus groups and individual interviews. The analyses of the data generated were based on the documentary analysis, the cluster analysis, the critical discursive analysis (proposed by Fairclough), and the language functions (proposed by Halliday) to access, linguistically, the meanings of citizenship speeches enunciated by the institution and the interactional meanings of social actors in this context. The analysis revealed that the discourse of citizenship conveyed by Metro-DF is related to the contemporary discourse on health and safety. This discourse is articulated to an educational perspective towards social actors, which showed antagonistic concepts in relation to most reports. This contrast also revealed social practices, which often are associated with misunderstandings in the interactions. Furthermore, it was possible to understand that, in relation to the implementation of Decree 26,516 for the visually reports (other genres), which seems to be linked to an attempt to reach the masses, occurred a ressemiotization, a process that modified the communicative function in interactions, with the intention to forceful language. However, the study proposed by this thesis has shown that this process is configured, about the educational discourse meaning of citizenship conveyed by the institution, ineffective in relation to its target audience. This thesis is, therefore sociolinguistic contribution for future researches on citizenship in the urban context of the Federal District.

Keywords: Citizenship Speeches; Federal District Metropolitan Train Services (Metrô-DF); Urban Mobility.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Processos interacionais e discursivos no Metrô-DF	11
Figura 2	Cidadania assimétrica	24
Figura 3	Metáfora do Cristal	44
Figura 4	Aspectos de cidadania	51
Figura 5	Informe sobre cidadania	52
Figura 6	Mensagens de Higiene	60
Figura 7	Proibição Alimentar	61
Figura 8	Câmeras de segurança	68
Figura 9	Informações Operacionais	70
Figura 10	Mensagem de alerta	71
Figura 11	Instruções de emergência	72
Figura 12	Poder de Polícia do CSO	77
Figura 13	Atuação dos Agentes da Inspetoria de Central	78
Figura 14	Cidadania diferenciada no metropolitano do DF	83
Figura 15	Proibição de comércio ambulante e de mendicância	86
Figura 16	Informes visuais na porta dos carros	89
Figura 17	Comportamentos proibidos	91

LISTA DE NOTAÇÕES OU SÍMBOLOS

CONVENÇÕES DE TRANSCRIÇÃO

Ocorrência	Sinais	Exemplo
Ações não verbais	()	Você entra por onde der. (risos)
Incompreensão de palavras ou segmentos	(?)	Dê preferência o (?) carro
Truncamento	/	são cri / são jovens
Alongamento de vogal	:, ::, ou ::: (dependendo da duração)	O carro feminino é:: e:: a gente consegue
Pausas	(.), (..) ou (...) (dependendo da duração)	Não, mas (...) e ai? (...) é estranho
Falas simultâneas ou sobreposição de vozes	[ligando as [linhas	A: [perto das portas B: [Isso, perfeito
Indicação de transcrição parcial Ou de eliminação de trecho(s)	[...]	Não cabe eu te julgar [...]
Entoação ascendente em tom exclamativo	!	Olha só!
Entoação ascendente no final	?	Ele fica meio isento, né?
Citação ou expressão de outro	“ ”	e fala “tem um homem dentro do carro feminino”

Fonte: elaborado com base em Gumperz (1972).

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	CIDADANIA(S): PERCORRENDO OS SEUS VÁRIOS SENTIDOS	14
2.1	Cidadania: um conceito que trabalha contra si mesmo	21
2.2	Cidadania à brasileira	27
3	METODOLOGIA SOBRE TRILHOS: O PERCURSO CIENTÍFICO ..	30
3.1	Contexto de pesquisa: cidadania no metropolitano do Distrito Federal.....	30
3.2	Pesquisa qualitativa	32
3.3	Etnografia	33
3.3.1	Observação participante.....	34
3.3.2	Notas de campo.....	35
3.4	Entrevista semiestruturada.....	37
3.5	Grupo focal	38
3.6	Análise documental	39
3.7	Critérios analíticos da ADC	40
3.8	Gramática do design visual (doravante GDV)	42
3.9	<i>Corpus</i> de análise	43
3.10	Metáfora do cristal	43
4	IDENTIFICAÇÃO DE ASPECTOS DE CIDADANIA	45
4.1	Em direção às categorias de investigação	45
4.2	Análise 1: o que é cidadania?	51
4.3	Análise 2: higiene	58
4.4	Análise 3: segurança	66
4.4.1	O Corpo de Segurança do Metrô-DF	74
4.5	Análise 4: outros aspectos do discurso de cidadania	75
4.5.1	Cidadania feminina: o discurso da cidadania diferenciada	83
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
	REFERÊNCIAS	100
	ANEXOS	105
	Anexo A – Decreto 26.516.....	106
	Anexo B – Parecer: aprovação de realização de pesquisa pelo Comitê de Ética da Universidade de Brasília – UnB	124

1 INTRODUÇÃO

Cidadania é termo polissêmico e complexo na sociedade contemporânea. No Brasil, e mais especificamente no Distrito Federal, esse termo assume sentidos antagônicos, frequentemente justificados por discursos assimétricos¹ que sustentam o conceito contemporâneo de cidade e as práticas de seus atores sociais.

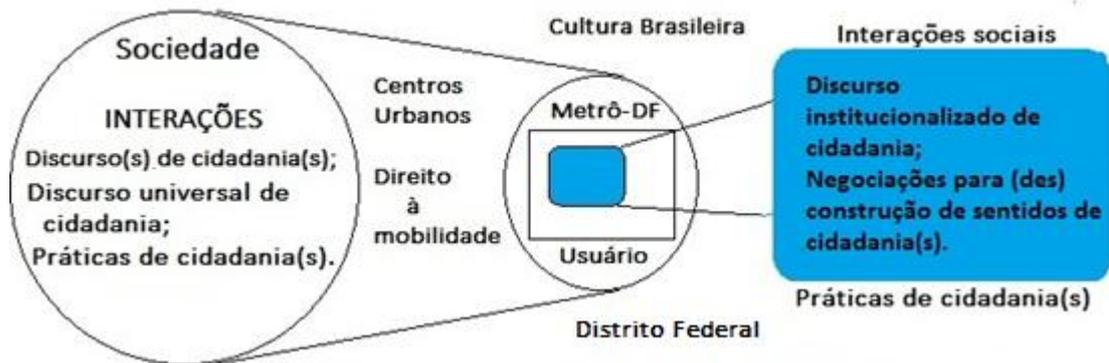
Para Park (1972, p. 71), a cidade moderna é marcada por espaços de segregação. Esses espaços configuram mosaicos: “pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram”. Compartilho, por meio deste trabalho, as palavras de Park (1972, p. 43), porque, embora referentes ao século passado, são muito reveladoras de nossos tempos:

Estamos em débito principalmente com os escritores de ficção em nosso conhecimento mais íntimo da vida urbana contemporânea. Mas a vida de nossas cidades requer um estudo mais inquisidor e desinteressado do que mesmo o que nos deu Emile Zola nos seus romances experimentais e nos anais da família Rougon-Macquart. Precisamos de tais estudos quando mais não seja para nos habilitar a ler os jornais inteligentemente. O motivo para que a crônica diária dos jornais seja tão chocante, e ao mesmo tempo tão fascinante, para o leitor médio, é que o leitor médio conhece muito pouco a vida da qual o jornal é o registro. Além disso, a cidade constitui-se a partir dos hábitos e costumes daqueles que a habitam.

Essa afirmação possibilitou reflexão a respeito da garantia de cidadania a partir de olhar sobre o direito à cidade, bem como à mobilidade dos atores sociais na Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (doravante Metrô-DF). Nesse sentido, investigar as interações negociadas entre os atores sociais e a sociedade, como é o caso do contexto social institucionalizado do Metrô-DF, constitui foco central para compreensão da organização da sociedade a partir de padrões socioculturais que ressignificam os espaços coletivos (Figura 1, p. 11).

¹ Esse termo foi utilizado neste estudo com base na proposta de Steger, citado por Marcuschi (2003, p. 16), que distingue, nas conversações, discursos assimétricos e assimétricos.

Figura 1 – Processos interacionais e discursivos no Metrô-DF



Propus, neste estudo, investigar o discurso de cidadania veiculado pelo Metrô-DF e a compreensão desses discursos pelos usuários, a partir de seus processos interacionais. Retomo, portanto, o binômio *vigiar e punir*,² proposto por Foucault (2004), em relação ao modelo de sociedade disciplinar, bem como a estrutura do Panóptico³, proposta por Bentham (1791 *apud* FOUCAULT, 2004), a fim de compreender o discurso de cidadania nessa instituição.

Este estudo fundamenta-se na concepção de língua como ação social, de acordo com a proposta original de Vygotsky (1984) da Teoria da Atividade, assim como na concepção de Bakhtin (2010) e seu círculo de língua como prática social mediada pelas interações humanas. Articula-se, ontologicamente, na corrente construtivista, que concebe a realidade como processo inacabado. Sua epistemologia orienta-se na perspectiva interpretativista e o seu quadro teórico nos estudos da sociolinguística interacional, entre seus teóricos: Erving Goffman (1967) e Gumperz (1982a).

² Esses teóricos não foram trazidos a este estudo como pressupostos. Muito pelo contrário, as suas teorias foram incorporadas a esta dissertação a partir da análise dos dados gerados e com base em leitura crítica sobre esse tema na contemporaneidade.

³ O panóptico constitui uma arquitetura prisional do século XVIII, projetada por meio de uma torre central, em que, ao redor, as celas se dispunham em forma de anel, possibilitando controle total, por meio da vigilância, das autoridades aos presos e, por outro lado, a invisibilidade por parte dos presos àqueles. Essa arquitetura institucionalizada representou, na visão humanista, o local de transformação dos ditos indisciplinados para os civilizados. O termo foi proposto por Bentham (1791). Segundo Foucault (2004, p. 226 – 227), o efeito mais importante do panóptico constituiu: “induzir no detento um estado consciente e permanente de visibilidade que assegura o funcionamento automático do poder. Fazer com que a vigilância seja permanente em seus efeitos, mesmo se é descontínua em sua ação; que a perfeição do poder tenda a tornar inútil a atualidade de seu exercício; que esse aparelho arquitetural seja uma máquina de criar e sustentar uma relação de poder independente daquele que o exerce; enfim, que os detentos se encontrem presos numa situação de poder de que eles mesmos são os portadores. Para isso, é ao mesmo tempo excessivo e muito pouco que o prisioneiro seja observado sem cessar por um vigia: muito pouco, pois o essencial é que ele se saiba vigiado; excessivo, porque ele não tem necessidade de sê-lo efetivamente. Por isso Bentham colocou o princípio de que o poder devia ser visível e inverificável. Visível: sem cessar o detento terá diante dos olhos a alta silhueta da torre central de onde é espiado. Inverificável: o detento nunca deve saber se está sendo observado; mas deve ter certeza de que sempre pode sê-lo.”

São objetivos gerais deste trabalho:

1. compreender questões urbanas associadas ao discurso de cidadania na contemporaneidade;
2. analisar interações negociadas em espaços institucionalizados.

Objetivos específicos:

1. analisar os diferentes discursos sobre cidadania por meio de textos veiculados para usuários da Companhia Metropolitana do Distrito Federal;
2. investigar interações sociais a partir da distribuição e do consumo do Decreto 26.516, materializado em mensagens verbais e não verbais, aos usuários do Metrô do Distrito Federal.

Para melhor orientação da metodologia e análise de dados coletados e gerados por meio deste estudo, propus os seguintes questionamentos:

1. qual é a concepção de cidadania veiculada pelo Metrô-DF?
2. como esse discurso é distribuído no interior das estações e carros?
3. como o usuário do Metrô-DF compreende, a partir de processos interacionais, cidadania?
4. como esse discurso institucionalizado do Metrô-DF articula-se ao discurso contemporâneo de cidadania?

A pesquisa relatada nesta dissertação segue orientações etnográficas. Trata-se de pesquisa, parcialmente, êmica/ética, ou seja, os colaboradores neste trabalho foram estimulados a refletir sobre os dados gerados no próprio processo da pesquisa. É, pois, pesquisa de base indutiva, porque é orientada por conceitos e entendimentos a partir de dados gerados no curso da investigação.

Esta pesquisa foi aprovada e autorizada pelo Comitê de Ética da Universidade de Brasília, seguindo as devidas recomendações para geração dos dados com os colaboradores. Segue anexado, ao final deste trabalho, parecer de aprovação, a respeito da realização desta pesquisa, pelo Comitê de Ética da Universidade de Brasília – UnB (p. 118). As entrevistas e o grupo focal não foram realizados no interior do Metrô-DF, ambos ocorreram em ambientes negociados entre mim e os colaboradores. Nesse sentido, esta pesquisa não pretendeu incomodar usuários do Metrô em seus trajetos. As várias vezes trazidas a este trabalho são oriundas de meus contextos de circulação.

Os dados visuais gerados neste estudo foram fotografados nos espaços coletivos, de entrada paga, do Metrô-DF durante o período de observação participante. O Metrô-DF foi

informado sobre este estudo. A diretoria da instituição manifestou-se positivamente sobre a realização da pesquisa.

No primeiro capítulo desta dissertação, proponho reflexões sobre o termo cidadania na contemporaneidade. No segundo capítulo, apresento aporte teórico relativo ao termo cidadania. No terceiro capítulo, apresento aporte metodológico proposto para a elaboração deste trabalho. Na primeira seção do quarto capítulo, apresento investigação sobre os aspectos do discurso de cidadania para a elaboração de análises dos dados gerados. A partir desses aspectos, proponho quatro seções de análise, as quais revelam várias facetas do discurso institucionalizado de cidadania do Metrô-DF: análise 1: o que é cidadania?; análise 2: o discurso de higiene; análise 3: o discurso de segurança; análise 4: outros aspectos do discurso de cidadania⁴. Embora essas seções não tenham sido divididas com base em padrões interacionais, mas em padrões discursivos, considero dialógica, nesse caso, a relação entre discursos e interações nesse contexto. Essa escolha foi motivada por questão didática, bem como em função dos meus interesses, como pesquisador, em questões de cidadania.

⁴ Essa divisão fundamentou-se com base na seção “Identificação de aspectos de cidadania” (p. 45).

2 CIDADANIA(S): PERCORRENDO OS SEUS VÁRIOS SENTIDOS

Este capítulo propõe reflexão sobre o termo cidadania. Devido à sua complexidade e multiplicidade de conceitos, buscou-se compreendê-lo a partir de ampla pesquisa embasada em historiadores, filósofos, sociólogos, economistas, antropólogos clássicos e contemporâneos; estrangeiros e brasileiros para que se possa refletir acerca do termo cidadania no Brasil e da sua relação com o mundo contemporâneo e fundamentou-se na necessidade de construção de base de conhecimento sobre o termo para que se pudesse analisar, com maior propriedade, como a noção de cidadania é construída em processos interacionais dos usuários do Metrô-DF.

Embora o tema seja bastante amplo e tenha-se optado por trazer a esta reflexão perspectiva macro, nos capítulos que se seguem, o termo será delimitado para o fundamento desta dissertação: a construção da noção de cidadania pelos usuários do metropolitano do DF.

Cidadania, segundo Marshall (1967, p. 76), uma das maiores referências hoje sobre o termo, “é um *status* concedido àqueles que são membros integrais de uma comunidade” (p. 76) e está relacionada à garantia de direitos civis, políticos e sociais.

Carvalho (2003, p. 7-9) compreende os direitos civis, políticos e sociais da seguinte maneira:

a) direitos civis:

Direitos civis são os direitos fundamentais à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade perante a lei. Eles se desdobram na garantia de ir e vir, de escolher o trabalho, de manifestar o pensamento, de organizar-se, de ter respeitada a inviolabilidade do lar e da correspondência, de não ser preso a não ser pela autoridade competente e de acordo com as leis, de não ser condenado sem processo legal regular. São direitos cuja garantia se baseia na existência de uma justiça independente, eficiente, barata e acessível a todos. São eles que garantem as relações civilizadas entre as pessoas e a própria existência da sociedade civil surgida com o desenvolvimento do capitalismo. Sua pedra de toque é a liberdade individual.

b) direitos políticos:

Estes se referem à participação do cidadão no governo da sociedade. Seu exercício é limitado a parcela da população e consiste na capacidade de fazer demonstrações políticas, de organizar partidos, de votar, de ser votado. Em geral, quando se fala de direitos políticos, é do direito do voto que se está falando.

c) direitos sociais:

Se os direitos civis garantem a vida em sociedade, se os direitos políticos garantem a participação no governo da sociedade, os direitos sociais garantem a participação na riqueza coletiva. Eles incluem o direito à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, à aposentadoria. A garantia de sua vigência depende da existência de uma eficiente máquina administrativa do Poder Executivo. Em tese eles podem existir sem os direitos civis e certamente sem os direitos políticos. Podem mesmo ser usados em substituição aos direitos políticos. Mas, na ausência de direitos civis e

políticos, seu conteúdo e alcance tendem a ser arbitrários. Os direitos sociais permitem às sociedades politicamente organizadas reduzir os excessos de desigualdade produzidos pelo capitalismo e garantir um mínimo de bem-estar para todos.

Para ele, cidadão pleno é aquele que goza de direitos civis, políticos e sociais. Aqueles que possuem apenas alguns dos direitos supracitados são cidadãos incompletos. Por sua vez, os que não usufruem quaisquer desses direitos não são cidadãos.

A garantia de cidadania na pólis grega era restrita aos homens ditos “livres”, os estrangeiros, as mulheres, as crianças e os escravos. Segundo Covre (2005, p. 16):

[...] a pólis grega era composta de homens livres com participação política contínua numa democracia direta, em que o conjunto de suas vidas em coletividade era debatido em função de direitos e deveres. “Assim, o homem grego livre era, por excelência, um homem político no sentido estrito”.

Em Atenas, só eram considerados cidadãos homens com idade superior a 21 anos, atenienses ou filhos destes. Além disso, ser cidadão, embora esteja se tratando daqueles considerados gregos⁵, não implicava o mesmo sentido em relação a todas as *polis*⁶. Por exemplo, em Atenas, a mulher possuía direito de participação política e social, diferentemente de Esparta, onde a sua participação política era negada. Essa limitação, em parte, pode ser atribuída ao pensamento de Platão e Aristóteles à época. Para Aristóteles (Séc. IV a.C.), apud (XAVIER; XAVIER, 2010, p. 20): “A natureza só faz mulheres quando não pode fazer homens. A mulher é, portanto, um homem inferior”. Para Platão (1986, p. 154), os homens que foram covardes em vida e praticaram o mal foram transformados em mulheres, no que ele acreditou como segunda encarnação.

Essas diferenças de *status* de cidadania também são encontradas hoje e variam de país para país e até mesmo dentro de um mesmo país. Mais adiante, esse assunto será tratado com maior propriedade.

Segundo Brito (2012, p. 59), para que houvesse cidadania na Grécia, na visão de Aristóteles, era necessário que o governante soubesse governar e que o cidadão atendessem a determinadas características:

⁵ Compreende-se grego, como aquele falante da língua Ática, que compartilha da cultura grega, ou os que tivessem um familiar grego, e não os estrangeiros ou bárbaros.

⁶ Apesar de haver uma identidade compartilhada em relação à cultura grega nas *polis*, havia diferenças significativas em relação ao *status* de cidadania e organização social e política.

Essa concepção aristotélica produz algumas consequências. Os cargos públicos, por exemplo, devem ser limitados no tempo, da mesma forma que rotativos. De qualquer forma, a cidadania grega não permitia que se atribuísse a um dependente economicamente ou ao estrangeiro o *status* de cidadão. Essa estrutura se justificava pelo simples fato de que a gestão pública não poderia ser atribuída a quem não tinha conhecimento e que não poderia ser livre ou prover sua própria existência. Ademais, até entre os cidadãos, os jovens só poderiam ser governados, uma vez que necessitavam de um adestramento que lhes inculcasse obediência aos mais velhos.

A base da pirâmide social grega era composta pelos escravos, cuja força de trabalho não era valorizada. Platão e Aristóteles consideravam o trabalho pejorativo, diferentemente de Weber: “o trabalho dignifica o homem” (WEBER, 2004, p. 72), devido a sua atribuição à força física, contrária aos cidadãos eruditos — livres para pensar e em condições de serem considerados como tal. Essas concepções de trabalho são importantes de serem compreendidas na história da humanidade e na modernidade, pois, a partir da Revolução Industrial na Inglaterra, a sua relação com a cidadania implicará a classe trabalhadora, o que será importante para pensar o conceito contemporâneo de cidadania, a respeito de sua extensão para as classes trabalhadoras e não mais centradas apenas no interesse da burguesia mercantil e industrial.

Conforme Marshall (1967, p. 64), a evolução da cidadania, ao longo da história da humanidade, envolveu relação de fusão e de separação: a fusão foi geográfica e a separação, funcional. Ele considera que os direitos civis, políticos e sociais estavam fundidos em um só nos velhos tempos⁷ porque não havia a separação entre as instituições:

Como Maitland disse: ‘Quanto mais revemos nossa história, tanto mais impossível se torna traçarmos uma linha de demarcações rigorosa entre as várias funções do Estado — a mesma instituição é uma assembleia legislativa, um conselho governamental e um tribunal de justiça... Em toda parte, à medida que passamos do antigo para o moderno, vemos o que a Filosofia da moda chama de diferenciação’. Maitland se refere nesta passagem à fusão das instituições e direitos políticos e civis. Mas os direitos sociais do indivíduo igualmente faziam parte da mesma amálgama e eram originários do *status* que também determinava que espécie de justiça ele podia esperar e onde podia obtê-la, e a maneira pela qual podia participar da administração dos negócios da comunidade à qual pertencia. Mas esse *status* não era de cidadania no moderno sentido da expressão. Na sociedade feudal, o *status* era a marca distintiva de classe e a medida de desigualdade. Não havia nenhum código uniforme de direitos e deveres com os quais todos os homens — nobres e plebeus, livres e servos — eram investidos em virtude da sua participação na sociedade. Não havia, nesse sentido, nenhum princípio sobre a igualdade dos cidadãos para contrastar com o princípio da desigualdade de classes. Nas sociedades medievais, por outro lado, exemplos de uma cidadania genuína e igual podem ser encontrados. Mas seus direitos e deveres específicos eram estritamente locais, enquanto a cidadania cuja história tento reconstruir é, por definição, nacional.

⁷ A referência a velhos tempos é relativa ao feudalismo.

No Século XII⁸, a justiça real instituiu-se em função da garantia de direitos civis de cada um dos atores sociais, conforme os modelos legiferantes daquela época, em relação a costumes nacionais e não regionais. Dessa forma Marshall (1967, p. 66) afirma:

Como instituições os tribunais eram nacionais, mas especializados. Seguiu-se o parlamento, concentrado em si os poderes políticos do Governo nacional e descartando-se de todos menos um pequeno resíduo das funções judiciais que inicialmente pertenciam à *Curia Regis*⁹, aquela ‘espécie de protoplasma constitucional do qual, com o correr do tempo, surgirão os vários conselhos da coroa, as câmaras do Parlamento e os tribunais de justiça. Finalmente os direitos sociais que se tinham enraizado na participação na comunidade da vila, na cidade e nas guildas¹⁰, foram gradativamente dissolvidos pela mudança econômica até que nada restou senão a Poor Law, uma vez mais uma instituição especializada que adquiriu uma base nacional, embora continuasse a ser administrada localmente.

O desvinculamento das instituições, das quais as três garantias fundamentais de cidadania elencadas neste estudo dependem, acarretou a sua especialização em direção aos seus princípios *sui generis*. Quando os três direitos supracitados finalmente se distanciaram, no entanto, eles foram garantidos separadamente um do outro. Essa separação é tão evidente que Marshall atribui ao século XVIII os direitos civis, ao século XIX os direitos políticos e ao século XX os direitos sociais¹¹. Somente nas últimas décadas, no entanto, os direitos sociais, civis e políticos aproximaram-se.

No período histórico moderno, pós-feudalismo, o termo cidadania é concebido em função dos interesses da nova burguesia que se formava. É por isso que as Revoluções Inglesas e Francesas são consideradas movimentos burgueses, o que significou a descentralização de um Estado que governava apenas para uma aristocracia. À época, os ideais iluministas corroboravam essa aceção junto à racionalização do pensamento do homem moderno por meio da ciência e do progresso, um homem, conforme Júnior (2011, p. 13), “menos servil a uma divindade e, ao mesmo tempo, mais preocupado com o bem-estar social”. Com a Revolução industrial, o trabalho passa a possuir mais valor, no sentido mais próximo ao capitalismo comercial, diferentemente do período clássico. Esse valor está atrelado ao acúmulo de lucro, ou seja, à lógica capitalista moderna do trabalho. Enquanto os

⁸ A Revolução Gloriosa na Inglaterra está vinculada, segundo Martínez (1999, p. 148), à limitação do poder real e ao início dos direitos ingleses, desde a Carta Magna, no século XIII, cuja referência remete-se à Declaração dos Direitos Humanos, proclamada em 1948 pela ONU (Organização das Nações Unidas).

⁹ A *Curia Regis* ou *Consilium Regis*, segundo Mesquita (2007), representava o Tribunal do Rei. Constituíam-se em um Conselho de Ministros sob a presidência do soberano.

¹⁰ Corporações de ofício.

¹¹ A ordem dos direitos estabelecidos por Marshall refere-se à ordem de direitos estabelecidos na Inglaterra. Essa ordem seguiu um certo padrão lógico e cronológico, segundo Marshall. Não significa, no entanto, que deva ser o padrão universal a todas as nações.

gregos não valorizavam o trabalho, devido ao seu caráter não intelectual, no período pós-medieval, ele adquire importância intelectual em função de seu caráter de produção.

Mondaini (2005) defende que a Revolução Inglesa (1640 – 1688) significou o rompimento com o Estado absolutista, o que, devido a interesses comerciais, tornou a Inglaterra o primeiro país capitalista do mundo. Para o autor, os conflitos dados no início do século XVII tiveram como expoente dessa luta o poder absolutista e o parlamento inglês. O poder absolutista era favorável ao sistema feudal e era aliado à estrutura de poder eclesiástico e de alguns proprietários de terra. A burguesia buscava, por meio do apoio do parlamento, a redução de impostos, a defesa das pequenas propriedades e a defesa dos ideais de liberdade e igualdade.

As ideias de Thomas Hobbes (1588 – 1679) e John Locke (1632 – 1704) evidenciaram a transição do pensamento medieval para o pensamento liberal da idade moderna. Segundo Hobbes, o poder do Estado tinha de ser absoluto. John Locke, liberalista, ao contrário, defendia que o poder do Estado tinha de ser limitado. Os ideais liberais, implícitos no pensamento de Locke, impulsionaram o sistema capitalista moderno e configuraram o início de uma certa dita “cidadania” que, em perspectiva histórica, é concebida de maneira universal. Dessa maneira, a cidadania retoma as revoluções inglesa e francesa (1789 – 1799), no sentido de representar interesses simbolicamente considerados universais nas democracias modernas.

Rousseau (1994, p. 34) associa cidadania a um acordo social fundamentado em uma democracia direta:

[...] em lugar de destruir a igualdade social, o pacto fundamental substitui, ao contrário, uma igualdade moral e legítima naquilo que a natureza poderia trazer de desigualdade física entre os homens e que, podendo ser desiguais na força ou capacidade, tornam-se todos iguais por convenção e direito.

As suas reflexões sobre cidadania dizem respeito à dicotomia liberdade e organização, ou ainda, entre as esferas públicas e privadas. Embora considere que o homem é livre, não despreza a organização social, pois de certa maneira, para vigorar a sua liberdade, é necessário que ela seja prevista por uma vontade geral: “Quem quer que se recuse a obedecer a vontade geral¹² deve ser compelido pelos seus concidadãos a obedecê-la. O que nada mais é do que dizer que pode ser necessário obrigar um homem a ser livre (...)” (ROUSSEAU, 1994, p. 12).

¹² A vontade geral de Rousseau refere-se a uma decisão coletiva, estabelecendo relação com a ideia de “corpo social”.

No discurso cotidiano, Kymlicka (1998, p. 2) afirma que a cidadania possui o mesmo sentido de nacionalidade¹³. Assim, cidadão é aquele que tem direitos e responsabilidades, que se distinguem de país para país. Por outro lado, a cidadania, conforme perspectiva reflexiva, é definida como “ideal normativo e substancial de pertença e participação numa comunidade política”. Nesse sentido, cidadania pode ser compreendida como um ideal democrático.

Embora a distinção entre democracia e cidadania seja de difícil definição, é possível atribuir-lhes as seguintes características, conforme Kymlicka (1998)¹⁴:

Na verdade, é por vezes difícil distinguir a cidadania, enquanto tópico filosófico, da democracia. Contudo, as teorias da democracia centram-se sobretudo nas instituições e processos — partidos políticos, eleições, legislaturas e constituições — ao passo que as teorias da cidadania se centram nos atributos dos cidadãos individuais.

Kymlicka (1998) também define cidadania como sentimento de identidade, concebida como expressão de pertencimento a determinada comunidade política:

A cidadania não é apenas um estatuto, definido por um conjunto de direitos e responsabilidades. É também uma identidade, uma expressão da nossa pertença a uma comunidade política. Além disso, é uma identidade partilhada, comum a diversos grupos na sociedade. Logo, a cidadania tem uma função integradora. Alargar os direitos de cidadania tem ajudado a integrar grupos previamente excluídos, como a classe trabalhadora, na sociedade.

Nesse sentido, a cidadania tende ao fortalecimento da autoestima dos cidadãos (RAWLS, 1972, p. 544). E uma identidade consolidada pode engajar os atores sociais na participação política em sociedade. Por outro lado, o fato de haver cidadãos que não compartilhem o mesmo senso de identidade pode justificar a manifestação da alteridade em direitos (KYMLICKA, 1998 *apud* CARENS, 2000, p. 168-173).

Kymlicka menciona outras perspectivas para que se possa compreender a cidadania: sobre os defensores da teoria da sociedade civil, os defensores da teoria da virtude liberal e a cidadania liberal e republicana.

Os defensores da teoria da sociedade civil estão centrados na maneira pela qual os atores sociais aprendem a ser cidadãos. Segundo eles, é nas instituições sociais da sociedade civil que se aprende a ser cidadão: igrejas, famílias, sindicatos, associações étnicas, grupos de ambientalistas, associações de bairro, grupos de apoio. Isso pode ser compreendido devido ao

¹³ Essa afirmação de Kymlicka é, no entanto, relativa à Inglaterra.

¹⁴ "Cidadania" de Kymlicka está disponível *online* na tradução de Desidério Murcho. Disponível em: <http://www.aartedepensar.com/leit_cidadania.html>. Acesso em: 11 nov. 2014.

fato de os atores sociais pertencentes a esses grupos não enfrentarem a punição ou desaprovação legal.

Aqueles que defendem a teoria da virtude liberal ressaltam o discurso público a corroborar o termo cidadania, no sentido de poder persuadir atores sociais de diferentes nacionalidades: “não basta invocar a escritura ou a tradição; é necessário fazer um esforço consciencioso para distinguir as ideias que são matéria de fé pessoal das que podem ser defendidas publicamente” (KYMLICKA, 1998). Essa distinção refere-se ao que “pode” ser dito ou não em determinados contextos. Considera-se aqui essa distinção entre o discurso proferido, materializado na fala e aquele potencial, relativo ao pensamento dos atores sociais, a mesma distinção entre opinião e crítica. Ou seja, essas distinções implicam o pensamento proferido em função da razão, da crítica e da reflexão e aquele esvaziado em “achismos”, preconceitos e até senso comum. Mais adiante, essa dicotomia será retomada.

A cidadania republicana refere-se à participação ativa dos atores sociais na vida política, no sentido de Aristóteles: aqueles capazes de governar e serem governados. Por outro lado, a cidadania liberal refere-se à proteção dos atores sociais pela lei de um Estado. Essa transição entre essas concepções de cidadania retoma o período clássico, com as ideias de Aristóteles, para o surgimento de novo conceito de cidadania com o Império Romano, que resultou em direitos de cidadania referentes a povos conquistados. O que desencadeou o seu estatuto jurídico “ao invés de um fato da vida cotidiana” (KYMLICKA, 1998 *apud* WALZER, 1989, p. 215).

Há outro sentido para a cidadania compreendida como estatuto jurídico. Essa concepção retoma o início do século XVII, com a tradição liberal. Nesse sentido cidadão é aquele que atua sobre determinada lei e espera a proteção dela. Assim, mais do que a participação política, o estatuto jurídico da cidadania dá as bases para exigir novos direitos (CAMPOS; DINIZ, 2009, p. 643).

Nos dois modelos anteriores, ou seja, a cidadania republicana e como estatuto jurídico, o cidadão aparece tanto como agente político primário ou como alguém cujas atividades privadas, cuja liberdade, deixam pouco tempo ao interesse de engajamento político, “confiando no negócio de lei de tomada de representantes”. Michael Walzer (1996) considera que essas duas concepções “andam de mãos dadas”, pois “a segurança fornecida pelas autoridades não pode simplesmente ser apreciada, deve ser garantida, e, às vezes, contra as próprias autoridades. O gozo passivo da cidadania exige, no mínimo, de forma intermitente, a política de ativistas dos cidadãos” (WALZER, 1989, p. 217). Há momentos em que as pessoas precisam apenas de ser “cidadãos”; e outros quando elas devem se tornar “cidadãos”

(ACKERMAN, 1988). Segundo Constant (1985, p. 327-328), o exercício regular da liberdade política é importante, pois permite levar os cidadãos ao interesse público e à defesa de sua liberdade, o que sustenta “a sua capacidade e vontade de proteger suas liberdades e as instituições que os apoiam.”

2.1 Cidadania: um conceito que trabalha contra si mesmo

Marshall concebe o termo cidadania no sentido de civilização, pois foi influenciado pelos padrões de vida de sua geração. Segundo ele, é possível haver cidadania, na perspectiva do sistema capitalista, pois a desigualdade do sistema de classes sociais pode ser aceitável desde que a igualdade de cidadania seja reconhecida. Haveria, assim, "igualdade humana básica associada com o conceito de participação integral na comunidade, e isso não seria inconsistente com as desigualdades que diferenciam os vários níveis econômicos na sociedade" (MARSHALL, 1967, p. 76).

Marshall afirma que quando pensamos em um homem da classe trabalhadora "pensamos no efeito que seu trabalho produz sobre ele ao invés do efeito que ele produz em seu trabalho" (MARSHALL, 1967, p. 60). Essa afirmação de Marshall afastou-se, de uma visão quantitativa dos padrões de vida em termos de bens consumidos e serviços recebidos rumo a uma avaliação qualitativa, em relação a elementos essenciais em uma cultura. Nessa perspectiva, ele concebeu cidadania como um modo de viver que surgiria em cada ator social, e não como uma imposição.

Kymlicka (1998)¹⁵ define a cidadania proposta por Marshall centralizada na imagem do poder executivo, como cidadania passiva:

Chama-se muitas vezes cidadania "passiva" a esta teoria, pois coloca a ênfase nas regalias passivas e na ausência de deveres cívicos. Apesar de esta teoria ter ajudado a assegurar um grau razoável de segurança, prosperidade e liberdade para a maior parte dos membros das sociedades ocidentais, a maior parte dos pensadores pensam que a aceitação passiva de direitos tem de ser complementada pelo exercício activo de responsabilidades e virtudes. Os pensadores discordam, contudo, sobre que virtudes são as mais importantes e sobre o modo de melhor as promover.

Em contrapartida, os defensores da cidadania ativa defendem proposta de intervenção mínima do Estado. Os críticos a essa concepção de cidadania, segundo Kymlicka (1998):

¹⁵ Observar nota de rodapé número 12, p. 20.

[...] respondem que cortar as regalias do estado-providência marginaliza ainda mais as classes mais baixas. Além disso, como as feministas sublinham, a conversa aparentemente neutra sobre a "autossuficiência" é muitas vezes uma forma de dizer subterraneamente que os homens devem sustentar financeiramente a família, cabendo à mulher o papel de olhar pela casa, cuidar dos velhos, dos doentes e das crianças. Isto reforça as barreiras à participação plena das mulheres na sociedade.

Há outra definição de cidadania, proposta por Carvalho (2002), que se refere a relações entre o Estado e a nação, pois se desenvolveu em perspectiva histórica, a partir dos chamados Estados-nações. Assim, cidadania configura-se conforme os direitos nacionais; tornar-se cidadão é se sentir parte de uma nação e de um Estado. No entanto, devido à redução do poder dos Estados nas economias globalizadas e à mudança das identidades nacionais existentes, atribuídas à internacionalização do sistema capitalista e à criação de blocos econômicos e políticos oriundos da nova ordem multipolar, os Estados Modernos fundem-se em um grande Estado multinacional (CARVALHO, 2002).¹⁶

A crítica aos defensores de uma cidadania construída por instituições civis, como a igreja, a escola, as famílias e organizações concentram-se no fato de que essas instituições, embora ensinem a civilidade e a moderação, ao mesmo tempo, corroboram práticas de despotismo “que por exemplo podem reforçar o domínio masculino sobre as mulheres”.

Reis (1996 *apud* ROBERTS, 1997) ressalta as tensões entre as dicotomias coletivo e individual, nas sociedades democráticas. Essas tensões referem-se ao aspecto mais contraditório da cidadania em si, especialmente na cidade contemporânea, em que as fronteiras entre as esferas públicas e privadas hibridizam-se.

De acordo com Buffon (2013, p. 44):

Nesta sociedade conflituosa e judicializada, não há um projeto de futuro, nem um aprendizado com o passado. Há apenas o “direito individual”, em relação ao qual se tem até um mórbido prazer de dizer que foi violado, como se cada qual fosse credor do bem “felicidade”; enquanto o restante da coletividade estivesse na condição de contumaz devedores.

Esse caráter individualista em relação à exigência de direitos ocorre especialmente devido à resistência aos saberes científicos e à fundamentação em opiniões e achismos distantes de processo de reflexão crítica, o que corrobora a supremacia individual sobre o coletivo e um pensamento que ainda não separou a religião da filosofia, a filosofia das outras áreas de conhecimento, tampouco a religião de seus Estados, como propôs a Revolução

¹⁶ Na modernidade, na ausência do Estado, como é o caso de muitos países do continente africano, as ONGs (Organizações Não governamentais) são uma alternativa liberal ao desenvolvimento social e econômico de muitas nações.

Inglesa e Francesa, ou seja; sociedades estagnadas, em parte, a um sistema feudal, em que o termo cidadania, na acepção moderna, possui significado restrito.

Isso também resultou na dificuldade de separação entre opiniões preconceituosas ou que impliquem a desarticulação dos direitos dos outros e direito à liberdade de expressão de um processo que deveria, antes de assumir qualquer ideologia, ser, *a priori*, filosófico e reflexivo, oferecido por um sistema educacional¹⁷ que ensine a aprender a aprender¹⁸, ainda que no nível básico de educação, como propõe Marshall (1967, p. 80), afinal, segundo ele: “o direito à liberdade de palavras possui pouca substância se, devido à falta de educação, não se tem nada a dizer que vale a pena ser dito, e nenhum meio de se fazer ouvir se há algo a dizer”.

Para Marshall (1967, p. 73), o direito à educação é um direito de cidadania genuíno, pertencente às garantias sociais:

[...] deveria ser considerado não como o direito da criança frequentar a escola, mas como o direito do cidadão adulto ter sido educado. E nesse ponto, não há nenhum conflito com os direitos civis do modo pelo qual são interpretados numa época de individualismos. Pois os direitos civis se destinam a ser utilizados por pessoas de bom senso que aprenderam a ler e escrever. A educação é um pré-requisito necessário da liberdade civil [...] O dever de autoaperfeiçoamento e de autocivilização é, portanto, um dever social e não somente individual porque o bom funcionamento de uma sociedade depende da educação de seus membros. E uma comunidade que exige o cumprimento dessa obrigação começou a ter consciência de que sua cultura é uma unidade orgânica e sua civilização uma herança nacional.

Hoje as diferenças não são mais tratadas como “diferenças”, como elas foram propostas na década de 1970, pelo movimento feminista; elas são banalizadas e equivalem ao discurso ideológico da igualdade (que também é estabelecido por uma má interpretação do termo cidadania e direitos em uma perspectiva homogeneizadora/universal) para justificar o direito que os outros têm de não aceitarem, por exemplo, o Direito do outro, especialmente, no caso do Brasil, que se justifica no seguinte discurso jurídico, do Art. 5º da Constituição Federal: “todos são iguais perante a lei” (BRASIL, 1988). A grande quantidade de voz que é dada aos atores sociais, a valorização da subjetividade e de outras formas de conhecimento transformaram a discussão das minorias em contradição. Enquanto grupos minoritários exigem Direitos, as maiorias exigem o direito de autoafirmação e perpetuação de poder. Ora,

¹⁷ A escola é (deveria ser) a grande responsável pela formação de cidadãos críticos. No Brasil, no entanto, isso não acontece. O ensino religioso, por exemplo, resume-se à propagação de uma ideologia educacional cristã. Além disso, devido ao grande número de escolas cristãs, herança do período jesuíta, a educação no Brasil é uma resistência à formação de cidadãos em seu sentido pleno, como afirma Carvalho, pois inibe-os de pensar além de preceitos religiosos, o que, às vezes, pode inibir a formação de cidadãos plenos.

¹⁸ Vasconcelos, 2003.

se todos são diferentes e, dessa maneira, todos são iguais perante a lei, e os direitos/diferenças são infinitos, não existem mais diferenças, pois elas se esvaziaram na falácia da igualdade.

A figura a seguir (Figura 2) ilustra esse confronto em relação à cidadania:

Figura 2 – Cidadania assimétrica



Fonte: Fabrizzia. Igualdade não significa justiça. Sociologia no Ensino médio.¹⁹

A imagem acima representa dois grupos: (a) igualdade e (b) justiça. Simbolicamente, trago essa imagem a este estudo a fim de explicar a banalização dos direitos hoje no Brasil. Quando as questões de gênero foram intensificadas a partir da década de 1970 (CARVALHO, 2011), elas anunciaram, praticamente, vozes de outros grupos minoritários, mas o objetivo desses grupos desprestigiados não era deslegitimar outros grupos que já possuíam os seus direitos garantidos em relação àqueles. Nessa perspectiva, não há razão para os que já possuem os seus direitos sentirem-se ameaçados pela garantia das minorias e reivindicarem, de maneira banalizada, mais direito e poder, em detrimento da justiça. Na verdade, esse reclame acaba por deslegitimar ainda mais os ditos desiguais e, dessa maneira, por meio do discurso da igualdade, tornar a sociedade mais injusta.

O discurso da igualdade no Brasil camufla, com base no discurso multicultural, a ideologia de grupos dominantes em relação à intenção de impedir a igualdade, para que,

¹⁹ Disponível em: <<http://sociologianoensinopublico.blogspot.com.br/2013/03/igualdade-nao-significa-justica.html>>. Acesso em: 08 mar. 2015.

diante de qualquer assimetria, utilize-se o discurso de poder: “você sabe com quem está falando?”, afinal, acredita-se que, nesse sentido, no Brasil, seria preciso ter “cacife” para que a cidadania fosse garantida.

O grupo (a) apresenta a falácia da igualdade: a todos é dada voz, para que sejam iguais, mas, na verdade, a igualdade perpetua a desigualdade, o que não representa a justiça. Há falsa igualdade, em função das caixas que sustentam, assimetricamente, os ditos cidadãos. Percebe-se, nessa imagem, que o discurso de igualdade perpetua a diferença. Nesse sentido, hoje, os direitos coletivos sobrepõem-se aos direitos das minorias ou vice-versa, em função, especialmente, dos interesses de grupos majoritários ou do Estado.

Para Will (1998) as minorias e maiorias só podem integrar-se completamente por meio do que Young chama "cidadania diferenciada" (1989). Ou seja, os membros de certos grupos devem ser incorporados à comunidade política não apenas em função de sua individualização, mas também por meio da coletividade, e os seus direitos devem depender em parte ao grau de pertencimento ao grupo, como é o caso dos direitos de cidadania nacionais. Mas, em sociedade tão individualizada e centrada na valorização da subjetividade e de diferenças infinitas que tendem a uma falsa homogeneização, a coletividade e a identidade nacional são dissolvidas, esvaziadas e plásticas.

Na década de 1970, o movimento feminista surge com forte crítica à separação das esferas públicas e privadas nos modelos republicanos e liberais. Essa crítica impulsionou o desenvolvimento de concepções alternativas de cidadania e política. No modelo liberal, há prevalência da esfera privada de interferências externas, o que permite o livre exercício de interesses particulares (DIETZ, 1998, p. 380-381).

Conforme os defensores da alteridade, a cidadania deve definir-se a partir da diferença. Ou seja, deve refletir identidades culturais diversificadas. Assim, os grupos minoritários só podem integrar-se completamente por meio do que Young chama "cidadania diferenciada" (1989). Ou seja, os membros de certos grupos devem ser incorporados na comunidade política não apenas enquanto indivíduos, mas, também, por meio do grupo, e os seus direitos devem depender, em parte, da sua pertença ao grupo. Essa perspectiva de cidadania é conflituosa em relação à concepção tradicional de cidadania, que define cidadãos como aqueles com direitos “iguais à luz da lei”. Assim, a cidadania diferenciada representa para muitos críticos uma contradição, visto que “a cidadania democrática se distingue canonicamente das perspectivas feudais e pré-modernas, que faziam depender o estatuto político das pessoas da sua religião, etnicidade, classe social ou sexo.” (KYMLICKA, 1998).

Além disso, segundo Kymlicka (1998)²⁰ há grupos que exigem cidadania diferenciada e rejeitam o ideal de integração nacional:

Desejam governar-se a si mesmos, à parte da sociedade em geral. Isto acontece sobretudo com minorias nacionais — isto é, comunidades históricas distintas, que ocupam o mesmo país ou território e que partilham uma linguagem e história distintas. Estes grupos estão nas margens de uma comunidade política mais lata, mas reivindicam o direito a governarem-se a si mesmos em certos aspectos, de modo a assegurar o livre desenvolvimento da sua cultura. O que estas minorias nacionais querem não é, primariamente, uma melhor representação no governo central, mas antes a transferência de poder do governo central para as suas comunidades, muitas vezes através de um tipo qualquer de federalismo ou autonomia local. Em vez de procurarem maior inclusão na sociedade em geral, procuram uma maior autonomia relativamente a ela.

Essa exigência gera conflitos em relação à identificação dos cidadãos, o que fragiliza o Estado e a nação.

De acordo com Roberts (1997, p. 1), cidadania não possui o mesmo significado em todas as culturas:

[...] não existem padrões reconhecidos de cidadania social, no sentido de um corpo de direitos e obrigações, já que estes tendem a refletir os padrões de determinadas sociedades em determinados níveis de desenvolvimento. [...] Embora seja possível definir, com pequena margem de discordância, um padrão geral de direitos políticos e civis, não se encontra o mesmo acordo quando se trata, por exemplo, de estabelecer o nível de bem-estar social a ser proporcionado aos cidadãos. Na verdade, conforme observou Dahrendorf (1984), a importância da cidadania social está justamente em sua capacidade de se ampliar e se redefinir à medida que os padrões da sociedade mudam.

Dessa maneira, o termo implica a não representatividade de determinadas nações, especialmente aquelas consideradas subdesenvolvidas ou emergentes ou de países cuja cultura tende a organização política e social subjugada por não seguir os padrões democráticos e morais Pós-Segunda Guerra Mundial, como é o caso de países do oriente médio. Com o final das grandes guerras mundiais, guerra fria e a criação da Organização das Nações Unidas, há uma tendência global à democratização dos Estados modernos. O sistema capitalista prevê o fim de práticas protecionistas, o fortalecimento de um Estado multinacional e um *status* de cidadania de caráter universal, especialmente com a Declaração dos Direitos Humanos (ONU, 1948). A grande contradição dessa definição é em relação ao fato de essa concepção de cidadania dissolver os Estados nacionais, as identidades nacionais e muitas vezes os aspectos culturais de cada nação, rumo à felicidade e a um desenvolvimento que, de igualitário, não tem nada além da ambivalência inerente ao próprio sistema capitalista.

²⁰ Ver nota de rodapé número 12, p. 20.

A cidadania social proporcionada por uma política de bem-estar torna o capitalismo de certa maneira civilizado para que exista juntamente à democracia, o que é uma crítica em relação ao liberalismo, pois gera conflitos a respeito da liberação do mercado para incentivar o desenvolvimento econômico, em relação ao *welfare state* na Grã-Bretanha entre os fins da década de 70 e 80 (ROBERTS, 1997, p. 38-39), o que implicou:

[...] uma passividade política muito grande que não se importa com a ação de um Estado poderoso que controla a vida de cada um. Uma sociabilidade regida apenas pela preocupação do *bem-estar* desune os homens, isolando-os uns dos outros e fazendo com que percam a noção do que é comum. Neste sentido, só a liberdade é capaz, uma vez que se torne o princípio reitor da atividade política, de impedir a sociedade de escorregar neste terreno íngreme podendo conduzi-la à tirania. Em vez de desunir os indivíduos, a liberdade os une, em vez de distanciá-los, ela os aproxima.

2.2 Cidadania à brasileira

O longo caminho rumo à cidadania no Brasil deveu-se, segundo Carvalho (2002, p. 219-229), sobretudo, à cronologia da sequência de Marshall ter sido invertida:

[...] primeiro vieram os direitos sociais, implantados em período de supressão dos direitos políticos e de redução dos direitos civis por um ditador que se tornou popular. Depois vieram os direitos políticos, de maneira também bizarra. A maior expansão do direito do voto deu-se em outro período ditatorial, em que os órgãos de representação política foram transformados em peça decorativa do regime. Finalmente, ainda hoje muitos direitos civis, a base da sequência de Marshall, continuam inacessíveis à maioria da população. A pirâmide dos direitos foi colocada de cabeça para baixo. [...] Na sequência inglesa, havia uma lógica que reforçava a convicção democrática. As liberdades civis vieram primeiro, garantidas por um judiciário cada vez mais independente do Executivo. Finalmente, pela ação dos partidos e do Congresso, votaram-se os direitos sociais, postos em prática pelo Executivo. A base de tudo eram as liberdades civis. A participação política era destinada em boa parte a garantir essas liberdades. Os direitos sociais eram os menos óbvios e até certo ponto considerados incompatíveis com os direitos civis e políticos. A proteção do Estado a certas pessoas parecia uma quebra da igualdade de todos perante a lei [...] Além disso, o auxílio do Estado era visto como restrição à liberdade individual do beneficiado, e como tal lhe retirava a condição de independência requerida de quem deveria ter o direito de voto.

Para Carvalho (2002, p. 221), apesar do exemplo inglês, não se deve pensar que o único caminho rumo à cidadania é aquele que os países desenvolvidos seguiram, inclusive, porque na própria Europa, houve caminhos diversos, como ele cita o caso da França e da Alemanha. No entanto, esses caminhos diversos resultam em conceitos de cidadania e cidadãos diferenciados, ainda mais em país cuja base da pirâmide é ocupada pelos direitos sociais, e cuja maioria da população tem a imagem do poder centrada no executivo:

O governo aparece como ramo mais importante do poder, aquele do qual vale a pena aproximar-se. A fascinação com um executivo forte está sempre presente, e foi ela sem dúvida uma das razões da vitória do presidencialismo sobre o parlamentarismo, no plebiscito de 1993. Essa orientação para o Executivo reforça longa tradição portuguesa, ou ibérica, patrimonialismo. O Estado é sempre visto como todopoderoso, na pior hipótese como repressor e cobrador de impostos; na melhor, como um distribuidor paternalista de empregos e favores. A ação política nessa visão é sobretudo orientada para a negociação direta com o governo, sem passar pela mediação da representação.

À preferência pelo executivo, a população busca um messias político, o salvador da pátria, assim como ocorreu com a imagem mitificada do imperador Dom Sebastião VI em Portugal: o mito sebástico²¹. Em termo de messianismo no Brasil, “Os sertões”, muito além de uma obra literária, denunciariam o messianismo à brasileira. Segundo Carvalho, três dos cinco presidentes eleitos pelo voto popular possuíam traços de lideranças populares, entre eles Collor, J. K. e Vargas.

Carvalho (2002, p. 224) defende que, apesar da desvantagem da inversão da ordem dos direitos no Brasil, o exercício continuado da democracia política poderia permitir a ampliação dos direitos civis, o que, por sua vez, reforçaria os direitos políticos: “criando um círculo virtuoso no qual a cultura política também se modificaria”. Por outro lado, há uma tendência, especialmente nas economias globalizadas, ao pensamento liberal renovado, que desvia o conceito de cidadão e cidadania para o consumo e o individualismo. Se por um lado o Estado perde poder, por outro, há fragmentação da identidade nacional²².

A cidadania, como se pôde perceber neste capítulo, é termo polissêmico, cujos significados configuram-se em uma determinada cultura. Afinal, embora haja nos Estados modernos uma homogeneização do discurso contemporâneo sobre cidadania, no sentido de a cidade global ser o locus de circulação dos ditos cidadãos modernos, alguns direitos variam de país para país.

Além disso, o discurso de cidadania trabalha contra si mesmo, uma vez que a estética das próprias cidades limita-se a tipos diferenciados de cidadãos. No Brasil, o discurso de cidadania insiste em reforçar a igualdade por meio da cidadania diferenciada. Acredito que a garantia de alguns direitos à população seja uma alternativa momentânea à resolução de nossos problemas sociais, mas ela não se alinha ao conceito de justiça. O discurso da

²¹ Inconformados com o fato de D. Sebastião VI não *regressar* a Portugal, após ir a uma batalha na África, o povo português mitifica a sua imagem, na crença de que Dom Sebastião regressará para salvar-lhes de sua vergonha nacional, ao permanecerem sob a tutela da Espanha, já que o parente mais próximo de Sebastião a assumir o reinado de Portugal era espanhol, que poria fim ao período glorioso do pioneirismo de Portugal nas grandes navegações.

²² Este estudo não visa investigar o caminho brasileiro “na trilha” de sua cidadania. No entanto, algumas questões foram e serão levantadas a fim de que essa discussão seja contextualizada.

igualdade pode garantir mais direitos àqueles que não estão em uma situação assimétrica, perpetuando o abismo socioeconômico entre nós.

3 METODOLOGIA SOBRE TRILHOS: O PERCURSO CIENTÍFICO

Neste capítulo, exponho as bases ontológicas e epistemológicas da presente pesquisa, bem como a metodologia utilizada para atingir os propósitos da investigação. Também é possível compreender, por meio deste capítulo, todo o caminho científico percorrido neste estudo. Primeiramente contextualizo o *loco* investigativo desta pesquisa, apresento os fundamentos teóricos da pesquisa qualitativa, etnografia, sua perspectivaêmica/ética, por meio de observação participante e notas de campo, instrumentos para geração de dados: grupo focal, entrevista semiestruturada e as bases metodológicas para análise dos dados: análise documental, gramática do *design* visual, análise de discurso crítica (ADC). Por fim apresento o corpus de pesquisa e como ele será analisado e a metáfora do cristal, abordagem importante para visualizar a perspectiva científica e intertextual deste estudo.

3.1 Contexto de pesquisa: cidadania no metropolitano do Distrito Federal

O Metropolitano do Distrito Federal é uma empresa pública de direito privado. O seu projeto de criação surgiu em 1991, com a criação de um Grupo Executivo de trabalho e estudos acerca do possível impacto que a obra causaria ao meio ambiente. Meses depois, ocorreu a criação da Coordenadoria Especial, cujo intuito seria gerenciar a construção da obra do metropolitano do Distrito Federal. Em agosto, foi publicado o edital para concorrência da licitação. Posteriormente, o Consórcio Brasmetrô foi classificado, indevidamente, por meio de dispensa de licitação, para o fornecimento de bens e serviços necessários à execução do projeto. No início de 1992, no governo de Joaquim Roriz, as obras foram iniciadas, e, no final de 1993, foi criada a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal para operar o novo transporte. Mas o seu funcionamento somente ocorreu em 2001²³.

Carvalho (2008) indica, no entanto, que o projeto da construção do metrô surge antes, em 1990. Nesse período idealiza-se tanto a construção do metrô como a troca do “modelo 'porta a porta' pelo modelo 'tronco-alimentador' de transporte público”. Segundo Carvalho (2008, p. 76):

²³ Companhia Metropolitana do Distrito Federal. Memória. Disponível em: <<http://www.metro.df.gov.br/sob-re-metro/memoria.html>>. Acesso em: 13 nov. 2014.

O modelo "porta a porta" fundamenta-se na ideia de o cidadão utilizar um veículo para ir do ponto mais próximo do local do início da viagem e descer, sem trocar de condução, no ponto mais próximo do seu destino. O modelo "tronco-alimentador" baseia-se no esquema em que os usuários, se necessário, utilizem um veículo menor para chegar ao terminal de onde partirão em um veículo de transporte de massa para o local do destino e, novamente se houver necessidade, outro veículo pequeno.

Esse projeto é posto em prática somente alguns anos mais tarde, entre 2003 e 2004, com a possibilidade de financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Em 2004, no governo de Joaquim Roriz, é criado o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal e Entorno — Brasília Integrada — tendo sido o Programa continuado no governo de José Roberto Arruda. O Programa surge a partir de um acordo com o BID e é apresentado à população como um projeto revolucionário diante dos graves problemas de transporte público. Os resultados previstos nos relatórios oficiais, contudo, não foram os esperados.

Carvalho (2008, p. 77), no entanto, expõe que entre as exigências feitas pela equipe do BID está a manutenção do transporte particular. Nesse sentido o investimento foi condicionado à manutenção ou expansão dos “deslocamentos realizados em automóveis particulares”. Em 2007 o BID passa a financiar o Programa de Transporte Urbano do DF – PTU/DF, programa aprovado no governo de Arruda por meio da Lei Distrital 4.011/2007, e é hoje o principal programa na área de transporte público no Distrito Federal.

Carvalho (2008, p. 77–78) ainda chama a atenção para o fato de que uma das metas do Brasília Integrada era promover a mobilidade. O autor afirma, no entanto, que o conceito de mobilidade, presente no Projeto, se aproximava de um conceito de "mobilidade sustentável", uma vez que priorizava os meios de transporte não motorizados e coletivos, evidentemente incompatível com as exigências do BID. A mobilidade ainda era entendida como "um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano".

O funcionamento do METRÔ-DF hoje é fundamental à execução do SIM (Sistema Integrado de Mobilidade), projeto criado no governo de Agnelo Queiroz, lançado em outubro de 2011. O SIM é descrito no portal da Secretaria do Estado de Transportes do Distrito Federal – STDF²⁴ como “um marco conceitual que estabelece novas diretrizes relativas à melhoria do transporte urbano do Distrito Federal.” De acordo, ainda, com a Secretaria do

²⁴ Sistema Integrado de Mobilidade. Secretaria do Estado de Transportes do Distrito Federal – STDF. Disponível em: <<http://www.st.df.gov.br/programas-projetos/mobilidade.html>>. Acesso em: 11 nov. 2014.

Estado de Transporte, todas as ações, em relação ao transporte no Distrito Federal, devem ser orientadas para:

- integração das políticas urbanas e de transporte do DF;
- priorização do transporte público coletivo e dos modos não motorizados visando o desenvolvimento sustentável;
- instituição do sistema integrado de transporte;
- melhoria da mobilidade dos cidadãos e segurança de tráfego (pedestres, ciclistas e motoristas);
- acessibilidade universal;
- adoção de novas tecnologias de transporte coletivo;
- modernização dos sistemas de controle de oferta e demanda;
- elaboração de projetos de infraestruturação de apoio compatíveis com as necessidades da população.

3.2 Pesquisa qualitativa

O século XX representou o século de grandes transformações na sociedade. No âmbito da ciência humanas, especialmente devido ao fato de esse ser o século de consolidação das ciências antropologia, psicologia e linguística, questões relacionadas à metodologia e, inclusive, a respeito da própria concepção de verdade, de seus objetos de estudo, bem como as dicotomias subjetividade *versus* objetividade, foram reformuladas. Essas transformações são muito reveladoras no sentido de terem acompanhado a fragmentação do “indivíduo” na sociedade, de seus direitos e de suas vozes, bem como a divulgação das ideias de Freud sobre a psique humana. Atkinson (2007) aborda essa mesma questão a partir das contribuições da etnografia para os estudos culturais e de como, também, estes influenciaram aquela. A pesquisa qualitativa surge, pois, como instrumento metodológico que emergiu dessa reconfiguração científica no século XX, permitindo, como é o caso deste estudo, a audição de diversas vozes que se mantêm inaudíveis na sociedade.

Segundo Godoy (1995, p. 20), a abordagem qualitativa, "enquanto exercício de pesquisa, não se apresenta como proposta rigidamente estruturada, ela permite que a imaginação e a criatividade levem os investigadores a propor trabalhos que explorem novos enfoques".

Para Angrosino (2009, p. 9), o fundamento da pesquisa qualitativa encontra-se no fato de ela abordar o mundo exterior, real, e não o mundo artificial, projetado a partir de experimentos forjados em laboratórios. Portanto, é nesse sentido, levando-se em consideração interações face a face nos Centros Urbanos do Distrito Federal, que este trabalho foi desenvolvido.

Nesse sentido, Johnston (2000. p. 21-33) afirma que o gerenciamento do processo de pesquisa deve ser conduzido em questionamentos de pesquisa claros e bem desenvolvidos. Além disso, segundo ela, trabalhos em sociolinguística são de natureza interpretativa, em que a interpretação envolve variáveis de outros tipos. Esse conceito alinha-se ao que intitulo neste estudo como “geração de dados”, o que significa dizer que os dados desta pesquisa não estavam “prontos a minha espera”, mas formularam-se a partir do meu olhar como pesquisador.

Por essa razão, não proponho a metodologia deste estudo orientada a partir de pressupostos, mas de questões de pesquisa e de considerações finais, o que projeta este estudo para uma abordagem qualitativa. Nessa perspectiva, não busquei, durante a elaboração deste trabalho, problematizar uma suposta “tese”, atribuir-lhe solução e redigi-la de maneira impessoal, em busca da utópica objetividade científica ou de uma falsa neutralidade que supostamente revelaria a separação, marcada nos aspectos estruturais deste gênero, entre mim e o meu objeto de estudo. Agora, a voz do pesquisador, no caso a minha voz, poderá ser audível, a partir de incursões, em primeira pessoa, de minhas experiências e interpretações.

3.3 Etnografia

A etnografia²⁵ está alinhada com os estudos de interações face a face. Segundo Goffman (1967), os seus estudos interacionais “estão focados num aspecto geral de interesse dos etnógrafos, sendo alvo de constante consideração”. Rodrigues Júnior (2005) afirma que, seguindo a tradição de Malinowski, Goffman “residiu durante um ano em uma das ilhas menores do arquipélago de Shetland, Escócia, colhendo material etnográfico e interacional para sua tese de doutorado, por meio de observação participante em uma comunidade agrícola desta ilha”.

Nesse sentido, os estudos interacionais, associados à etnografia, ou, neste caso, pesquisa de cunho etnográfica, fazem-se necessários. Se a etnografia permite a melhor compreensão sobre o outro e sobre as fronteiras entre pesquisador e colaborador, de modo a garantir maior veracidade aos dados gerados e coletados, somada aos estudos interacionais, garante melhor compreensão dos sentidos de negociação que, muitas vezes, são dados a partir dos contatos face a face.

²⁵ Este estudo segue, em função das limitações de tempo em campo, orientações etnográficas. Nesse sentido, não pretendo afirmar que ele é, de fato, um estudo etnográfico.

3.3.1 Observação participante

Observar, na perspectiva qualitativa, não tem o mesmo significado do método empírico, embora, por meio da observação participante, seja recomendável a busca por vários pontos de vistas, de vários sentidos, o que não significa que devemos confiar somente nesses sentidos e orientar nossa pesquisa exclusivamente por meio deles. A observação participante permite elucidar aspectos da experiência de um grupo, a partir de suas práticas sociais cotidianas e de suas interações face a face, com quem o pesquisador propõe-se a conviver.

Nesse sentido, Valladares (2007, p. 300-320) cita os dez mandamentos da observação participante:

- 1) – A observação participante implica, necessariamente, um processo longo. O tempo é também um pré-requisito para os estudos que envolvem o comportamento e a ação de grupos;
- 2) – O pesquisador não sabe de antemão onde está “aterrizando”. Equivoca-se ao pressupor que dispõe do controle da situação;
- 3) – A observação participante supõe a interação pesquisador/pesquisado. As informações que obtém, as respostas que são dadas as suas indagações, dependerão do seu comportamento e das relações que desenvolve com o grupo estudado;
- 4) – O papel da pessoa de fora, enquanto pesquisador, terá que ser afirmado e reafirmado;
- 5) – Uma observação participante não se faz sem um intermediário que “abre as portas” e dissipa as dúvidas junto às pessoas da localidade;
- 6) – O pesquisador quase sempre desconhece sua própria imagem junto ao grupo pesquisado. O pesquisador é um observador que está sendo todo o tempo observado.
- 7) – A observação participante implica saber ouvir, escutar, ver, fazer o uso de todos os sentidos. É preciso aprender quando perguntar e quando não perguntar, assim como que perguntas fazer na hora certa;
- 8) – Desenvolver uma rotina de trabalho é fundamental. O pesquisador não deve recuar em face de um cotidiano que muitas vezes se mostra repetitivo e de dedicação intensa. Sua presença constante contribui para gerar confiança na população estudada.
- 9) – O pesquisador aprende com os erros que comete durante o trabalho de campo e deve tirar proveito deles, na medida em que os passos em falso fazem parte da pesquisa;
- 10) – O pesquisador é, em geral, “cobrado”, sendo esperada uma “devolução dos resultados do seu trabalho. “Para que serve esta pesquisa” “Que benefícios ela trará para o grupo ou para mim?”.

Para Valladares (2007), a observação participante ocorre a partir de imersão que se dá no tempo e na qualidade das relações estabelecidas com os atores sociais. O pesquisador também é objeto de observação e questionamento pelos investigados e deve se manter atento aos pormenores do grupo pesquisado.

De acordo com Emerson et al. (2007, p. 353–357), ocorre em algum ambiente natural a longo prazo a fim de o pesquisador investigar, experimentar e representar a vida social que ocorre nesse cenário. Além de empatia e questões éticas para imersão do pesquisador em novas realidades sociais, envolve tomada e elaboração de notas descritivas sobre o contexto e a cultura estudados.

3.3.2 Notas de campo

Segundo Thomas (2015)²⁶, a maneira pela qual se toma nota durante o estudo de observação consiste em processo bastante subjetivo, embora este implique, basicamente, duas etapas: primeiramente, são tomadas notas, descritivamente, referentes à documentação dos dados factuais, por exemplo, hora, data, ações, comportamentos e conversações que são observadas; em segundo momento, esses dados são lembrados e passam por processo de reflexão que permitem melhor direcionar e compreender o estudo.

Para o autor, as notas de campo permitem ao pesquisador: ser mais organizado, mais preciso, mais descritivo, focar o problema de pesquisa e lembrar fatos relevantes.

Segundo Emerson et. al (2007, p. 357), o pesquisador registra, de maneira regular e sistemática, o que ele aprende/observa enquanto participa das interações diárias nas vidas dos colaboradores. Dessa maneira, as notas de campo revelam-se como registro escrito de suas observações e experiências.

Julgo ser relevante contrastar, nesta seção, a minha experiência, durante o período em que fui usuário do Metrô-DF²⁷, com o período em que, com o olhar de pesquisador, tomei notas das interações nessa instituição.

Enquanto fui usuário, entre o ano de 2012 e início de 2013, período anterior a esta pesquisa, algumas ocorrências não se revelaram como as do período em que fui observador participante. Por exemplo, já presenciei determinado usuário ser abordado, por meio de anúncio sonoro, veiculado por caixas de som, dispostas na Estação Central, pelos profissionais do Metrô-DF, a respeito de sua conduta. O usuário estava sentado no chão do Metrô e foi abordado com os dizeres de que ele deveria levantar-se, pois aquela ação era proibida. Apesar do anúncio, o usuário não se manifestou no primeiro momento. Após quatro

²⁶ Disponível em <<http://libguides.usc.edu/content.php?pid=83009&sid=2559286>> . Acesso em 01 mar. 2015.

²⁷ Fui usuário do Metrô-DF durante um ano e dois meses, período em que este meio de transporte garantiu, em parte, a minha mobilidade no trajeto: Asa norte (minha residência) em direção à Taguatinga, antigo local de trabalho. A instituição possuía uma sede no Plano Piloto e a outra no centro de Taguatinga. Os donos do cursinho exigiam que, independentemente da localização dos monitores e professores, estes deveriam distribuir os seus horários nas duas sedes.

abordagens, e em tom exaltado dos funcionários, ele levantou-se após os dizeres: “é para a sua educação”.

Também presenciei a abordagem, pelo Corpo Operacional de Segurança (COS) do Metrô-DF, de alguns usuários que estavam sentados no chão de vagões ou apoiavam-se sobre as portas dos trens. Além disso, alguns usuários costumavam ligar os seus aparelhos sonoros sem utilizar fones de ouvido no interior dos vagões.

Durante o período de observação, que se iniciou durante meados do primeiro semestre de 2013 até setembro de 2014, em horários e dias da semana diversos, durante a realização desta pesquisa, visitei todas as estações do Metrô-DF que estavam em funcionamento, e viajei em diversos carros.

Percebi que os informes no Metrô-DF, destinados aos usuários, organizavam-se por meio de mensagens sonoras, placas e vídeos, dispostos em telões nas estações e em alguns vagões.

As mensagens visuais estavam distribuídas no interior dos trens, por meio de placas fixadas nas portas e próximas aos assentos; e as mensagens sonoras propagavam-se, na maioria dos trens, num intervalo de cerca de quinze segundos ou quando os vagões aproximavam-se das estações de destino. A maioria das mensagens sonoras eram gravações de uma suave voz feminina. Ocasionalmente, essa voz era substituída pela voz do(a) condutor(a) do vagão (frequentemente uma voz masculina), anunciando o destino de passagem a cada estação.

As mensagens, verbais e não verbais, relacionavam-se a questões de higiene, segurança, orientação de direção e justificavam-se, às vezes, por uma chamada ao usuário, por meio do vocábulo “cidadania”. Despertaram-me, nesse sentido, a curiosidade os anúncios visuais e algumas mensagens sonoras que justificavam a exclusividade dos assentos preferenciais, bem como a livre circulação no interior dos vagões, por meio dos dizeres: “Dê espaço à cidadania”, o que me auxiliou na compreensão do recorte temático deste estudo.

Ao lado das faixas de avisos nos telões das estações do metrô, os usuários eram informados sobre assuntos variados, entre eles, horóscopo do dia, geopolítica internacional e até anúncios comerciais. No interior dos vagões em que havia telas, eram transmitidos, entre outras informações sobre o próprio Metrô-DF, programas de entretenimento sobre fatos diversos do dia a dia. Vale ressaltar que há mais de 800 telões informativos nos carros e estações, segundo anúncio do próprio Metrô-DF em uma das mensagens transmitidas por um telão na estação Shopping, no dia 30 de agosto de 2014, por volta das 16 horas.

Não presenciei vendedores ambulantes ou mendigos no interior de espaços privados ou públicos do Metrô-DF. Em todas as estações, havia membros do Corpo de Segurança do Metrô-DF, especialmente nas entradas das áreas externas. Além disso, os espaços internos e externos de circulação apresentavam-se limpos.

Na Estação Central do Plano Piloto, próximo às catracas de passagem dos usuários, havia um sistema de videovigilância. Perguntei a um dos profissionais como esse sistema funcionava e se algum deles possuía controle sobre as imagens. Ele disse que as imagens dos usuários e dos espaços, disponibilizadas na tela, eram distribuídas por uma unidade centralizada, relativa ao monitoramento de todas as estações do metrô, localizada em Águas Claras. Percebi, em função, de detectores de movimento, que havia, nas telas, algumas marcações em vermelho que se movimentavam a partir do fluxo das pessoas.

Não era por acaso, pensei, que o conteúdo das mensagens tratava de questões relativas à segurança e à higiene. Nesse período, em que comecei a ler vários livros, artigos e trabalhos sobre cidadania, não foi difícil compreender que havia estreita relação entre essas mensagens e o termo “cidadania”, que, às vezes, justificava muitos desses discursos. Além disso, tudo indicava, que o binômio *vigiar e punir* figurava nesta instituição e muito nos revelaria sobre o seu discurso de cidadania.

3.4 Entrevista semiestruturada

Optei por realizar entrevista individual para expandir o *corpus* desta pesquisa com um funcionário do Metrô-DF, próximo ao meu contexto de circulação, que se dispôs, por sua própria responsabilidade, a colaborar com este trabalho²⁸.

Utilizei, neste estudo, a técnica de entrevistas *ex-post*, ou seja, os limites investigativos desse método qualitativo não foram definidos *a priori*.

De acordo com Triviños (1987, p. 146), a entrevista semiestruturada é uma das principais fontes de dados para o investigador. Para o autor, a entrevista semiestruturada

²⁸ Para que não houvesse apenas a voz de um funcionário do Metrô-DF, buscamos analisar, na Comunidade Oficial do Corpo de Segurança (COS) do Metrô-DF, outras vozes e posicionamentos. Não consegui entrevistar mais de um funcionário do Metrô-DF em função da burocracia estabelecida por esta instituição durante a realização de minha pesquisa.

[...] parte de questionamentos básicos, fundamentado nas teorias e nas hipóteses que interessam à pesquisa, oferecendo-lhe uma diversidade de interrogativas a partir das respostas dos entrevistados (informantes), ou seja, no momento que o informante, seguindo espontaneamente a sua linha de pensamento, responde os questionamentos feitos pelo investigador, esta resposta poderá gerar uma série de novos questionamentos e a partir desse momento o informante passa a participar da elaboração do conteúdo questionado pela pesquisa.

Dessa forma, ele chama a atenção para o aspecto fluido que deve ter a entrevista semiestruturada, o que possibilita ao investigador elaborar novas perguntas e direcionar a entrevista para áreas não previstas anteriormente que possibilitem o enriquecimento do trabalho.

De forma semelhante, Boni e Quaresma (2005, p. 75) entendem a entrevista semiestruturada:

As entrevistas semiestruturadas combinam perguntas abertas e fechadas, onde o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o tema proposto. O pesquisador deve seguir um conjunto de questões previamente definidas, mas ele o faz em um contexto muito semelhante ao de uma conversa informal. O entrevistador deve ficar atento para dirigir, no momento que achar oportuno, a discussão para o assunto que o interessa fazendo perguntas adicionais para elucidar questões que não ficaram claras ou ajudar a recompor o contexto da entrevista, caso o informante tenha “fugido” ao tema ou tenha dificuldades com ele.

Os autores alertam para um dos problemas apresentados nesse modelo de entrevista, a possibilidade de fuga de tema por parte do entrevistado, cabendo, nesses casos, ao entrevistador o trabalho de manter o entrevistado envolvido com o tema de interesse do investigador.

3.5 Grupo focal

Os grupos focais, de acordo com Ressel (RESSEL *et al.*, 2008, p. 780), "são grupos de discussão que dialogam sobre um tema em particular, ao receberem estímulos apropriados para o debate." Nesse sentido, a aproximação permite que a interação se desenvolva e favoreça as trocas e a descontração dos participantes. Para a autora, a técnica "facilita a formação de ideias novas e originais" além de possibilitar o entendimento sobre o objeto estudado em uma relação cotidiana.

O grupo focal é de natureza coletiva e alinha-se, pois, à proposta interacional deste trabalho, pois permite aos colaboradores refletirem, de maneira conjunta, sobre os dados gerados. Nesse sentido, o grupo focal compreende técnica que permite dar audiência a vozes

diversas e, a partir dessa multiplicidade de discursos, interpretar o conceito de cidadania de alguns usuários, a fim de que estes reflitam sobre suas próprias práticas e compartilhem de suas experiências para (des)construírem conceitos de cidadania.

Sobre a quantidade de usuários do Metrô-DF que compuseram o grupo focal, informo que esta pesquisa não buscou revelar quantidade, mas sim subjetividade. Assim, comprometi-me com o contraste de dois grupos focais: um deles composto por duas alunas do curso de Letras da Universidade de Brasília, usuárias do metrô. O segundo grupo foi constituído de três professores usuários do Metrô. Essa escolha ocorreu em função de minha dificuldade de encontrar usuários do Metrô que se propusessem a colaborar com esta pesquisa, ou que tivessem disponibilidade de horário, bem como pelo meu receio de trazer muitos colaboradores para a pesquisa e não haver espaço e tempo para o engajamento de todos os participantes.

Justifico, mais uma vez, a partir do enfoque qualitativo desta pesquisa, a necessidade de não ter optado por padrões muito “categóricos” em relação ao perfil dos usuários. Também afirmo que não tive a intenção de interromper os usuários do metrô de Brasília durante os seus trajetos de mobilidade²⁹.

3.6 Análise Documental

Documentos são registros escritos que guardam aspectos sociais de determinados grupos em determinada época. A análise documental tem como objetivo identificar informações factuais que possam contribuir para investigações a partir de questões levantadas pelo investigador.

De acordo com Sá-Silva *et al.*(2009, p. 2):

O uso de documentos em pesquisa deve ser apreciado e valorizado. A riqueza de informações que deles podemos extrair e resgatar justifica o seu uso em várias áreas das Ciências Humanas e Sociais porque possibilita ampliar o entendimento de objetos cuja compreensão necessita de contextualização histórica e sociocultural.

Os autores defendem que os documentos podem trazer a dimensão temporal e social para a pesquisa e evidenciam o processo de transformação de atores sociais, grupos, práticas e mentalidades.

²⁹ O primeiro grupo focal foi realizado na própria Universidade de Brasília. O segundo foi realizado em espaços públicos escolhidos pelos colaboradores.

A investigação, por meio da análise documental, tem como vantagem a estabilidade das informações, uma vez que não coloca o investigador em contato direto com os agentes sociais ou interfere na realidade investigada. É importante confrontar os dados do documento analisado com outras fontes que complementam os dados investigados.

3.7 Critérios analíticos da ADC

Análise de discurso crítica (ADC) e critérios analíticos

A ADC é uma área de estudo Interdisciplinar. Por essa razão, ela pode ser utilizada com outros suportes teóricos; não está finalizada em si mesmo. Fairclough, inclusive, utiliza vários autores de áreas diferentes para fundamentar a sua teoria, entre eles: Foucault (2004), Giddens (1991), e Halliday (2004) em relação aos critérios de análise gramatical.

Fairclough (2003) não aponta um método pronto para analisar determinados textos. Tampouco considera o texto o “ponto final” de sua análise. Nessa perspectiva, ele considera o contexto social relevante nas análises, bem como as práticas sociais. O texto é, assim, considerado como o que é empírico para a ADC, perpassa práticas sociais e discursivas.

As análises que proponho neste estudo justificam-se em relação à eleição desde o gênero textual decreto até o contexto social em que o texto insere-se, considerando-se as funções da linguagem: ideacional, interpessoal e identitária, que se referem respectivamente: ao modo de representação da realidade, ao sistema de conhecimento e de crença; à maneira pela qual as relações entre os atores sociais são negociações e, por fim, aos modos pelos quais as identidades dos atores sociais são estabelecidas no discurso (FAIRCLOUGH, 2001, p. 92). Dessa maneira, a ADC refere-se a modos de ser, agir e interagir na sociedade, o que contribui para a construção das identidades dos sujeitos sociais a partir de processos de interação:

Primeiro, implica ser o discurso um modo de ação, uma forma em que as pessoas podem agir sobre o mundo e especialmente sobre os outros, como também um modo de representação. Trata-se de uma visão do uso de linguagem que se tornou familiar, embora frequentemente em termos individualistas, pela Filosofia linguística e pela Pragmática linguística (Levinson, 1983). Segundo, implica uma relação dialética entre o discurso e a estrutura social, existindo mais geralmente tal relação entre a prática social e a estrutura social; a última é tanto uma condição como um efeito da primeira. Por outro lado, o discurso é moldado e restringido pela estrutura social no sentido mais amplo e em todos os níveis: pela classe e por outras relações sociais, em um nível societário pelas relações específicas em instituições particulares [...]

Compreendo, nessa perspectiva, o discurso a partir de momentos de prática social: eventos sociais estão envolvidos em práticas sociais que, por sua vez, situam-se em uma

estrutura social. Os momentos de prática, os eventos sociais em si, são conectados em uma rede de interações que perpassam níveis regionais, nacionais e globais. Nesses eventos há relação dialética entre o poder e o discurso. O discurso, por meio de seu elemento empírico, concreto, o texto, materializa essas relações, e é a partir dessa materialização que é possível refletir sobre a ideologia dos vários discursos em determinado tempo e espaço.

Compartilho nesta dissertação a compreensão de que a língua é um sistema para construção de significados. Nesse sentido, as funções da linguagem articulam-se a um conjunto de relações discursivas e sociointeracionais construídas, em que ocorre processo linguístico. Isso significa que os processos interacionais e discursivos no Metrô-DF para (des)construção de cidadania(s) perpassam essas funções da linguagem. Ou seja, por meio delas, é possível localizar, linguisticamente, como as cidadanias dos usuários (des)constróem-se. Concernente à função ideacional, é possível acionar o modo pelo qual o Decreto 26.516, em sua transposição para placas e imagens, significa o conceito de cidadania. No âmbito interpessoal, as garantias das cidadanias são negociadas (ou não), uma vez que as interações face a face neste âmbito institucional permitem o exercício (ou não) da cidadania. Por fim, a função identitária permite acionar o significado relativo ao modo pelo qual as identidades dos usuários, bem como da própria instituição Metrô-DF são estabelecidas no discurso.

Trago a esta investigação várias análises, mas, ela assenta-se, sobretudo, na ADC, nos critérios propostos por Fairclough (2003) e Halliday (2004). Entre eles: intertextualidade, pressuposições, suposição moral, elementos universais e particulares, e seleção lexical.

A intertextualidade refere-se a elementos que reforçam argumentos em determinado texto e a conhecimentos já concebidos ou dados. Pressuposições são os elementos tomados pelo produtor do texto como já estabelecidos ou dados. Trata-se de elementos implícitos decorrentes necessariamente do sentido acionado por marcadores linguísticos: verbos, artigos etc. Constituem aspectos do potencial ideológico por meio da intertextualidade. Elementos universais e particulares referem-se ao polo que tende a generalizações ou especificações. Na contemporaneidade, esses elementos são importantes de serem analisados, pois se justificam pela representação de particulares em relação a universais. O olhar sobre a seleção lexical permite compreender porque alguns itens, e não outros, são selecionados pelos interagentes, o que permite a compreensão de discurso longe de contemplar alguma neutralidade.

Os aspectos analíticos operacionalizados pela ADC são ferramentas metodológicas utilizadas para o mapeamento dos significados sociais no texto. A partir dos conceitos de significados discursivos, a ADC pode formular critérios capazes de investigar questões sociais

por meio de elementos linguísticos. Assim, a ADC entende que existe uma relação mais ou menos estável entre determinadas estruturas linguísticas e determinados traços linguísticos.

Assim, Acosta (2012, p. 82) afirma que

[...] os significados do discurso são internalizados, de maneira mais ou menos estável, por traços linguísticos determinados. É com base nessa relativa regularidade que são formuladas as categorias discursivas que são agrupadas em termos dos significados discursivos.

Dessa forma, a compreensão funcional da linguagem e dos significados discursivos levaram o enfoque da ADC passar da "linguagem" para o "discurso", ou seja, a língua em função das práticas sociais.

Fairclough (2003), com base em Halliday, propõe três significados do discurso com base em três macrofunções: ideacional, interpessoal e textual. Para Acosta (2012, p. 79), os significados do discurso são: "significado acional (enfoque do texto como ação e interação social), significado representacional (enfoque do texto como representação) e significado identificacional (enfoque do texto como forma de construção identitária)".

3.8 Gramática do *design* visual (doravante GDV)

Nas últimas décadas, foi possível observar o crescimento da utilização de textos multimodais nos meios de comunicação. Os textos multimodais são aqueles que articulam diferentes códigos semióticos para potencializar a significação. Com isso são produzidos diversos níveis de sentido e possibilidade de leituras. Dessa forma, o elemento verbal se torna mais um dos elementos de representação, e não o seu pilar.

A GDV, proposta por Kress e van Leeuwen (1996, 2000), apresenta análise de como as relações sociais são representadas nas imagens. A GDV parte do entendimento de que existe correspondência entre as estruturas linguísticas e as estruturas visuais, uma vez que essas expressam experiências particulares e constituem formas de interação social. Segundo Kress e van Leeuwen (1996), as imagens possuem duas representações básicas: "uma representação narrativa (descreve os participantes em uma ação) e outra conceitual (estática e que descreve os participantes como eles são em termos de classe, estrutura ou significado)" (PETERMANN, 2005, p. 1).

Trago a este estudo a GDV como método. Dessa maneira, proponho uma análise de alguns dados gerados neste estudo, sob a óptica da multimodalidade, mais especificamente,

em relação à análise de *clusters*.³⁰ Os *clusters* permitem compreender como as relações entre os aspectos macro e micro distribuídos em uma página em um impresso geram sentidos nas interações.

3.9 *Corpus* de análise

O *corpus* de análise desta pesquisa é composto pelo Decreto 26.516, por conversações gravadas, relativas às mensagens veiculadas pelo Metrô-DF ao usuário e pelas discussões do grupo focal, além de fotografias de placas e das áreas públicas e privadas das estações, e, por fim, de entrevistas à comunidade virtual do Corpo de Segurança do Metrô-DF para complementação dos dados.

Em função da complexidade dos dados, utilizei várias técnicas, abordagens e métodos para a realização deste estudo. Entre eles: grupo focal, entrevista individual, análise documental, transcrição conversacional, interpretação com base na ADC e na gramática do *design* visual. Por essa razão, trago a essa discussão a metáfora do cristal (Figura 3), para que o recorte da realidade (ou do objeto de estudo delimitado nesta dissertação) seja concebido em suas múltiplas perspectivas.

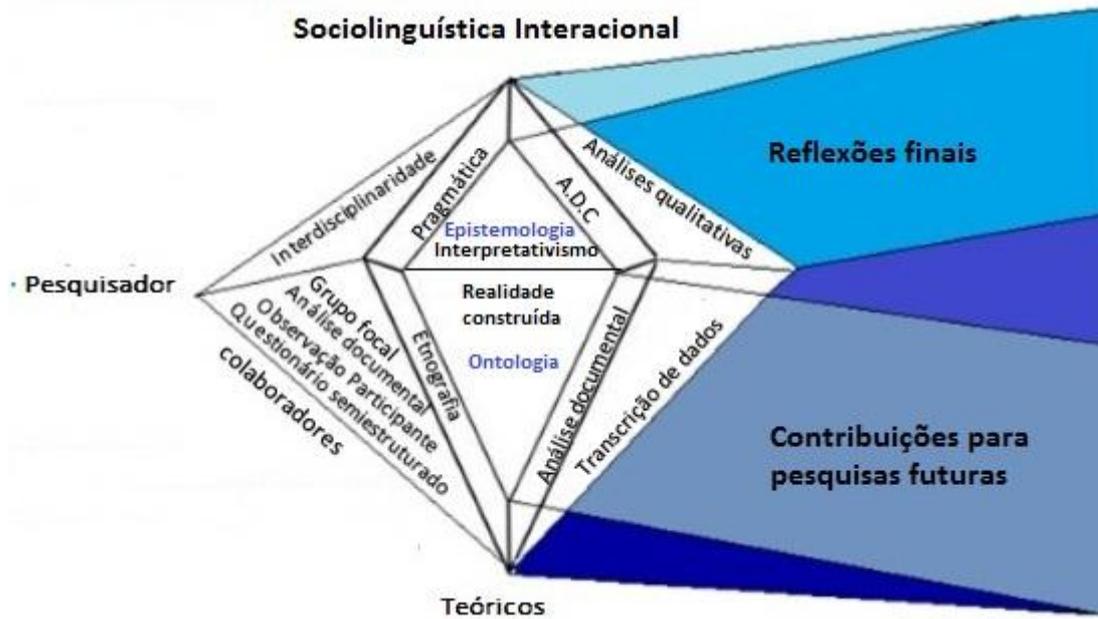
3.10 Metáfora do Cristal

A metáfora do cristal constitui alusão às várias facetas que o cristal apresenta. Por meio dessa metáfora "o pesquisador conta a mesma história de diferentes pontos de vista" (DE GRANDE, 2011). Para Oliveira (2013), a metáfora traz consigo, para o processo de produção de investigação, "aspectos relacionados ao sujeito, ao tempo, à historicidade, à subjetividade, às relações de poder e à ética, explicitando o entendimento de que o modelo dominante no campo das Ciências Humanas apresenta-se como multifacetado e resultante de multicausalidades".

Nessa perspectiva, a sociolinguística interacional, em sua episteme qualitativa, é área interdisciplinar e dialoga, nesta dissertação, com a semiótica social e com a ADC.

³⁰ Dentre as várias possibilidades de análise dessas imagens, segundo a gramática de *design* visual, destacamos, para análise do informe representado pela figura 6, a análise de *clusters*. Para Baldry e Thibault (2006, p. 31), *cluster*: "é um termo que se refere a um agrupamento local dos itens, em um impresso ou em uma página na *web*".

Figura 3 – Metáfora do Cristal



Fonte: elaborada pelo autor.

Propus, neste capítulo, várias abordagens metodológicas a fim de contemplar a complexidade do objeto de estudo desta dissertação, com o objetivo de articular os objetivos gerais e específicos às questões de pesquisa. Justifico, por meio dessas várias abordagens, o caráter construtivista desta pesquisa.

Devido ao fato de, nesta dissertação, as interações serem o “ponto de partida” para compreensão do discurso de cidadania no Metrô-DF, a triangulação³¹ norteia esta investigação, a fim de justificar o dialogismo entre as interações e os discursos, língua e sociedade. Este percurso científico apresenta-se, portanto, como um caminho possível, dentre outros que poderiam ter sido escolhidos.

³¹ Refere-se, segundo, Mathison (1988, p. 13) à utilização de “múltiplos métodos, fontes de dados e outros pesquisadores para ampliar a validade das descobertas da pesquisa”.

4 IDENTIFICAÇÃO DE ASPECTOS DE CIDADANIA

Estabeleço, nesta seção, aspectos do discurso de cidadania presentes no Decreto 26.516 para melhor sistematização desta investigação a respeito da distribuição e consumo desse documento no interior de vagões e trens do Metrô-DF. Dessa maneira, pretendo compreender *in loco*³² o discurso institucionalizado de cidadania concebido pelo Metrô-DF. Além disso, julgo necessário identificar e compreender aspectos do Decreto que auxiliem a compreensão desse discurso a partir de perspectiva sociointeracional, ou seja, como esses discursos articulam-se às interações entre instituição-usuário; usuário-instituição e usuário-usuário.

4.1 Em direção aos critérios de investigação

Os Títulos do Decreto dividem-se conforme os seguintes aspectos: I – Da finalidade e das definições; II – Do transporte metroviário; III – Do tráfego; IV – Da segurança do transporte metroviário e V – Disposições finais, que abrangem questões sobre os próprios conceitos relativos ao Metrô-DF, proibições aos usuários, questões relativas à garantia de segurança, bilhetes e ingresso na área paga das estações, especificações técnicas do serviço e operação do transporte, responsabilidades do Metrô-DF e as atribuições do Corpo de Segurança (Quadro 1).

Em seu texto introdutório, o artigo 1º do Decreto revela três vocábulos chaves para distribuição de seus títulos, capítulos e seções:

Da nova redação ao Decreto 19.547 de 02 de setembro de 1998, alterado pelo Decreto 22.726 de 15 de fevereiro de 2002, que Instituiu o Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança do Metropolitano do Distrito Federal.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, incisos VII e XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal, decreta:

Artigo 1º - Fica instituído o Regulamento de transporte, Tráfego e Segurança do Metropolitano do Distrito Federal.

³² O Decreto é o *locus* do discurso institucionalizado de cidadania vigente no Metrô-DF e articula-se, por outro lado, por meio de placas e anúncios visuais e sonoros, às interações dos usuários do transporte sobre trilhos nesta instituição. Não pretendo, no entanto, limitar este estudo ao regulamento deste documento, pois as interações não ocorrem em um viés objetivo, elas são negociadas e são compreendidas a partir das subjetividades dos interagentes.

Segundo Santos (2001), regulamento refere-se às normas que “regulamentam a aplicação de uma lei”. Essas normas, segundo as especificações do Capítulo I – Da finalidade, visam “estabelecer os direitos e obrigações dos usuários da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, bem como as condições básicas da prestação dos serviços pela Companhia”.

O vocábulo tráfego articula-se à questão de mobilidade dos usuários no interior das áreas pagas e de livre circulação, às suas garantias de ir e vir, bem como se refere aos horários de funcionamento e de prestação de serviços do Metrô-DF. Esse termo é uma das categorias temáticas de um dos cinco Títulos do Decreto: “Do tráfego”.

Segurança, por sua vez, que também é uma das categorias temáticas do Decreto, “Da segurança do transporte metroviário”, retrata um aspecto muito revelador do discurso de cidadania nesse documento, bem como a sua materialização no interior de estações e de trens. O próprio termo “regulamentação de transporte”, bem como o Título III do Decreto, “Do tráfego” são intertextuais a essa temática, sendo que há referência explícita a ele, por exemplo, no Parágrafo Único desse título, em referência ao artigo 43, no caso de informações sobre ameaça de atentado contra instalações do Metrô-DF:

Parágrafo Único – Na condição acima, deverá ser realizada minuciosa vistoria no local; se algo suspeito for encontrado e, de imediato, não for descartada a existência de riscos à segurança, o local deverá ser isolado e evacuado, ou o trem retirado de circulação ou o sistema paralisado, até que a situação se normalize. (Grifo nosso).

Em relação aos conteúdos dos títulos, capítulos e seções, há vários aspectos que são relevantes a este estudo (Quadro 1), mas não pretendo focar todos eles. Serão abordados os aspectos de maior ocorrência, relativos ao capítulo II, “Do usuário”, do título II, “Do transporte metroviário”, sobre as proibições dos usuários no Metrô-DF, ou seja, aspectos que se articulam aos deveres e direitos dos usuários, um aspecto relevante do que pode ser compreendido como cidadania ativa e cidadania passiva.

Quadro 1 – Direitos, obrigações e prestação de serviço

TÍTULOS	CAPÍTULOS	SEÇÕES
I – Da finalidade e das definições	Capítulo I – Da Finalidade	
	Capítulo II – Das Definições	
II – Do transporte metroviário	Capítulo I – Da Prestação do Serviço de Transporte Metroviário	Seção I – Generalidades Seção II – Do Serviço de Transporte Seção III – Da Utilização do Serviço de Transporte
	Capítulo II – Do usuário	
	Capítulo III – Dos Bilhetes e Cartões	
		Seção I – Do Ingresso na Área Paga das Estações
		Seção II – Dos Passes Livres, Dos Passes de Serviços e das Gratuidades
		Seção III – Dos Empregados
		Seção IV – Do Passe Estudantil
		Seção V – Dos vales-transportes e dos Cartões Múltiplos
		Seção VI – Dos pontos de Venda
		Seção VII – Da Liberação de Bloqueios
III – Do tráfego	Capítulo I – Do Serviço de Operação do Transporte Metroviário	Seção I – Das Características da Operação
		Seção II – Do Material Rodante

		Seção III – Das Estações
		Seção IV – Dos Empregados
	Capítulo II – Das Especificações Técnicas do Serviço	Seção I – Do Sistema de Operação
		Seção II – Do Sistema de Controle e Sinalização
	Capítulo III – Das Fases Transitórias	
IV – Da segurança do transporte metroviário	Capítulo I – Generalidades	
	Capítulo II – Da Responsabilidade do Metro-DF	
	Capítulo III – Do Corpo de Segurança e suas atribuições	
V – Disposições Finais		

Fonte: Elaborado pelo autor.

O Quadro 2 dispõe o artigo 15 acerca das proibições aos usuários no interior dos trens e dependências do METRÔ-DF. O quadro foi dividido em duas colunas, em que são dispostas as proibições e os respectivos aspectos que apontam para a respectiva justificativa.

Quadro 2 – Aspectos da cidadania: critérios de análise

Proibições	Justificativa
I – infringir a sinalização.	Segurança
II – transgredir as instruções do METRÔ-DF, transmitidas pelos funcionários, pela comunicação visual existente ou pelo sistema de sonorização.	Cumprimento de normas
III – impedir ou tentar impedir a ação de empregado do METRÔ-DF no cumprimento de seus deveres funcionais;	Direito à mobilidade e outros aspectos de cidadania
IV – praticar qualquer ato de que resulte embarço ao serviço ou que possa acarretar perigo ou acidente;	Direito à mobilidade e segurança

V – fumar, manter acesso cigarro ou assemelhado, acender fósforo ou isqueiro após a linha de bloqueio;	Segurança
VIII – embarcar ou desembarcar após o início da sinalização sonora quando as portas estiverem se fechando, impedir a abertura ou o fechamento das portas, e estacionar ou apoiar-se nelas;	Segurança e direito à mobilidade
IX – viajar em lugar não destinado ao usuário;	Segurança e direito à mobilidade
XII – colocar os pés nas paredes das estações, bancos e laterais dos carros;	Higiene e segurança
XIV – atirar detritos ou objetos de qualquer natureza nas vias, nos trens e nas estações;	Higiene, segurança e direito à mobilidade
XVIII – tomar atitudes que induzam ao pânico ou causem tumulto;	Segurança
XX – realizar lanches, refeições, e consumir bebidas nas dependências das estações e nos trens;	Higiene
XXI – colocar cartazes, anúncios e avisos, mendigar, apregoar, expor ou vender qualquer espécie de mercadoria ou serviço, incluindo-se fichas telefônicas, bilhetes de loteria, passagens e bilhetes de qualquer meio de transporte, ou agenciar freguesia, salvo quando houver autorização do METRÔ-DF, e nos locais por ele previamente determinados;	Limite entre as esferas pública e privada
XXIII – usar de linguagem licenciosa, desrespeitosa ou ofensiva a qualquer pessoa, proceder de modo a molestar ou prejudicar o sossego e a comodidade de usuários ou empregados;	Polidez

Fonte: Elaborado pelo autor.

O Quadro 3 apresenta as categorias de pessoas que podem ser interditadas e a justificativa por trás dessa restrição.

Quadro 3 – Restrições civis no Metrô-DF

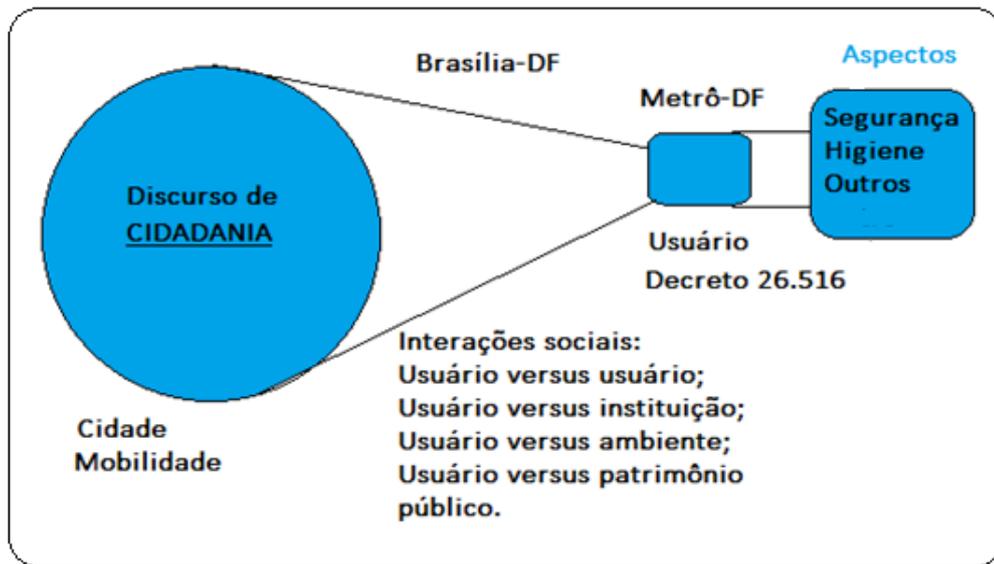
Categoria de pessoas que podem ser interditas a entrar no Metrô-DF	Justificativa
I – embriagadas ou intoxicadas por álcool ou outras substâncias tóxicas, que evidenciem tal estado através de seu comportamento;	Segurança
II – Sem camisa ou sem calçados, por questão de segurança e higiene;	Polidez e direito à mobilidade
III – enfermas de moléstias graves, contagiosas, de fácil propagação aérea ou por contato pessoal;	Higiene e segurança
IV – portadoras de armas de fogo, municiadas ou não, ou armas brancas, exceto militares, policiais ou pessoas com licença para porte de armas;	Segurança
V – portadores de materiais inflamáveis, explosivos, radiativos ou corrosivos.	Segurança

Fonte: Elaborado pelo autor.

Esses quadros (1, 2 e 3), bem como a reflexão proposta nesta seção, auxiliaram-me a identificar critérios para analisar a distribuição e consumo do discurso de cidadania, que serão abordados nos capítulos seguintes. Esses critérios são frequentemente mencionados direta ou indiretamente no Decreto 26.516 e no interior de estações e trens por meio de anúncios e placas direcionados aos usuários. Destacam-se, entre eles, como aspecto do discurso de cidadania nesta instituição, as questões relativas à segurança, higiene, polidez, respeito às normas e direito à mobilidade (Figura 4).

Figura 4 – Aspectos de cidadania

3. Identificação de aspectos de cidadania(s)



Fonte: Elaborado pelo autor.

Estabeleço, portanto, os seguintes aspectos para análise dos dados propostos nas seções seguintes (análise 1, análise 2, análise 3 e análise 4): higiene, segurança. Esses dois aspectos são os pilares do discurso de cidadania no Metrô-DF e alinham-se ao discurso contemporâneo de civilidade, uma vez que os grandes centros urbanos têm políticas estéticas direcionadas ao controle, investindo no sistema de vídeovigilância, bem como se utilizando do discurso de higiene para manter a higienização social. Outros aspectos de cidadania como cidadania também figuram no discurso institucionalizado do Metrô-DF, como a cidadania diferenciada, bem como o uso de linguagem que não seja de baixo calão.

Antes de adentrar nessas análises, embora esses aspectos sejam à base do discurso de cidadania no Metrô-DF, julgo necessária uma reflexão sobre o que os usuários compreendem como cidadania.

4.2 Análise 1: o que é cidadania?

Início nesta seção as análises relativas aos dados gerados no estudo relatado nesta dissertação, ou seja, serão analisados trechos do Decreto 26.516, em função de sua distribuição e circulação nas estações e nos vagões, por meio de mensagens sonoras, placas e informes nos telões, conversações relativas às entrevistas e aos grupos focais realizados com os colaboradores deste estudo.

A metodologia utilizada para esta e as próximas seções de análise não se fundamentaram, diretamente, a partir de um modelo metodológico ou de um único método. Posso dizer, dessa maneira, que os vários métodos utilizados foram formulados com base em minha reflexão e na dos colaboradores, acerca dos dados. Nesse sentido, vários aspectos de análise foram levados em consideração a partir dos estudos interacionais, que dialogam, nesta pesquisa, com a ADC, com base nos critérios analíticos propostos por Fairclough (2003) relativos a modos de ser, agir e interagir pela língua, bem como com a gramática do *design* visual, com base em Kress e Van Leeuwen (1996), o que permitiu compreender a organicidade das regras gramaticais das placas que veiculam sentidos de cidadania.

Vale ressaltar que compreendo, neste estudo, as placas, dispostas no interior de vagões e trens do metrô do Distrito Federal, como resultado de processo de ressemiotização³³ a partir do discurso de cidadania desta instituição, materializado por meio do gênero textual Decreto (referente ao Decreto 26.516). Nesse sentido, há mudança da função comunicativa desses anúncios, que se destinam aos usuários do transporte sobre trilhos, o que também se articula às percepções destes, bem como à maneira pela qual eles interagem.

Assim, os sentidos do discurso de cidadania revelam-se a partir de cores³⁴, imagens e dispõem-se sobre sistema organizacional de elementos visuais que se articulam às mensagens verbais (Figura 5), bem como aos artigos referentes ao Decreto 26.516.

Nesta seção, reúno os vários conceitos de cidadania dos colaboradores deste estudo, bem como reflito e analiso todos eles, a fim de compreender como esses discursos de cidadania são distribuídos e consumidos no interior de estações e de trens, e como se articulam a interações sociais e ao discurso contemporâneo acerca de civilidade.

Figura 5 – Informe sobre cidadania



Fonte: Metrô-DF. Acervo do autor.

³³ Ressemiotização pode ser compreendido como a maneira com que certas cadeias semióticas, por meio de processos sociais específicos, são traduzidas em outras cadeias semióticas (IEDEMA, 2003).

³⁴ A compreensão linguística das cores, nessa dissertação, fundamentou-se nos estudos de Gage (2006, p. 241-248) que trata do estudo simbólico das cores nas artes e nas ciências.

Conforme esclareci nos capítulos iniciais, cidadania é termo variado, possui várias acepções. E eu concordo com essa caracterização. No entanto, vejo e defendo-a neste estudo a partir de um viés relativo às questões do âmbito do direito e à necessidade de confrontá-lo, muitas vezes (os antropólogos que me perdoem), à cultura do brasileiro cordial que impede que a cidadania, em um sentido mais coletivo e objetivo, seja cumprida.

Durante a realização do grupo focal, todos os colaboradores posicionaram-se sobre o que eles compreendiam por cidadania. As suas concepções revelaram-se, também, a partir de vários conceitos, como analiso a seguir, considerando-se as conversações realizadas durante o grupo focal (I e II e entrevista individual).³⁵

Grupo I

Grupo focal realizado no dia 22 de outubro de 2014.³⁶

(Refletindo acerca do termo cidadania)

(...) (movimentação nas cadeiras)

- 1 **A.** *Eu nunca parei para pensar.*
- 2 **B.** *Não, eu também nunca parei(?) assim (.) em uma reflexão sobre cidadania...*
- 3 **C.** *Algumas vezes eu já refleti um pouco sobre cidadania (...) É::: que eu /eu projeto sobre isso*
- 4 *talvez esteja mais relacionado ao conceito jurídico, né? Que é a questão de você ser detentor de*
- 5 *direitos e também ter que cumprir deveres, né? Então, a cidadania pra mim tá mais relacionada a*
- 6 *esse fato, né? Em ter direitos e deveres na sociedade.*
- 7 **A.** *Há eu acredito que elas tenham uma certa organização, por exemplo, assim(..) no seu locomover*
- 8 *do dia a dia. E a cidadania, igual você falou na área jurídica, mas você, assim, vê também muito*
- 9 *aquele outro lado da cidadania de está / de tá ajudando alguém... Porque se você considera só pelo*
- 10 *lado jurídico, a ideia de direito eu faço, é dever eu faço, mas eu não vou me relacionar e ajudar o*
- 11 *próximo. Talvez cidadania também esteja ligada ao próximo. Não seja só essa (..)*
- 12 **Entrevistador** *[questão de direito, né?*
- 13 **A.** *[de direito*

O colaborador **C** é o primeiro a manifestar-se sobre o tema. Ele apresenta conceito jurídico, fundamentado na concepção de exigência de direito e cumprimento de deveres para o cidadão, ou seja, um aspecto da cidadania que pode ser conhecido, respectivamente, como cidadania ativa e cidadania passiva.

³⁵ O segundo grupo focal compôs-se de somente dois membros, uma vez que uma das colaboradoras faltou ao evento pela segunda vez. Em função do curto tempo para finalização deste estudo, decidi realizar o grupo focal para que o trabalho não fosse comprometido. Além do mais, acredito que os dados gerados para este estudo são suficientes para esta análise, já que a realização desse segundo grupo focal revelou-se como complementação de dados à minha pesquisa.

³⁶ Houve apenas um encontro para realização deste grupo focal.

A associa o conceito de cidadania à mobilidade. Resgata o discurso de C e revela concepção de cidadania, associada ao conceito de "ajuda ao próximo" (linha 9), ou seja, um posicionamento coletivo.

O discurso de A justifica que o conceito de cidadania, na perspectiva de "ajuda ao próximo" (linha 8-9), não implica questão jurídica. Ou seja, não seria direito de ninguém "receber ajuda", tampouco dever de outrem "ajudar o próximo" (linha 10-11), ou seja, a questão é arbitrária. E está muito alinhada com o discurso cristão de caridade, como poderemos observar nas próximas seções.

Esse discurso também revela aspecto da cidadania muito contraditório na contemporaneidade, em que, diante do neoliberalismo, instituições privadas, Ongs e igrejas "podem assumir o papel" do Estado, devido ao enfraquecimento deste, que, de fato, representa os interesses, ou deveria representar, de maneira geral, da população brasileira, e não de apenas determinado grupo social.

Esse discurso transformador sobre o outro, um discurso de salvamento das "almas perdidas", que estão em situação desigual, marginal, ou cuja conduta representa afronta aos preceitos da civilidade ocidental cristã, articula-se ao doutrinamento civilizador religioso, a fim de formar cidadãos cristãos.

De maneira similar, esse discurso foi reproduzido no Brasil, durante o período colonial, a fim de civilizar as culturas consideradas exóticas e padronizá-las em um modelo de práticas sociais próximas ao contexto do homem branco europeu cristão.

A utiliza o verbo "ajudar": "vê também muito aquele outro lado da cidadania de está / de tá ajudando alguém", o que revela conceito de cidadania compreendido a partir de proposição tomada pelo produtor do texto, como estabelecida ou dada (FAIRCLOUGH, 2001). Nesse sentido o seu conceito de cidadania articula-se ao verbo "ajudar" como uma suposição moral. Posteriormente, esse discurso, como pude perceber ao longo do grupo focal, será relacionado ao conceito de cidadania atrelado à caridade cristã. Constitui portanto suposição moral.

Grupo II

³⁷**Grupo focal realizado no dia 28 de outubro de 2014.**

(Colaboradores refletindo acerca de cidadania...)

1 **D:** não. Realmente eu nunca tinha pensado. Parar para pensar, assim, eu não tinha. Mas, eu penso
2 que cidadania na questão urbana seria cada um fazer a sua parte mesmo. Cada um respeitar as
3 regras, porque se existem regras elas têm que ser seguidas e cada um respeitar. Porque a partir do
4 momento que as pessoas respeitam as regras não vai ter confusão, não vai ter tumulto. Mas, sempre
5 tem alguém que não respeita e tal. Mas eu penso que cidadania é isso, cada um tem que fazer a sua
6 parte. Porque cada um fazendo a sua parte você não atrapalha nem você e nem o seu próximo. Eu
7 penso assim: que onde o seu direito acaba, onde começa o do outro. Mas, infelizmente, não é assim
8 sempre.

9 **Entrevistador:** e você E, o que é cidadania para você nesse contexto, pensando Brasília, pensando
10 nesse contexto?

11 **E:** eu nunca tinha procurado enquadrar a cidadania num conceito. Eu sempre vi cidadania como
12 aquela coisa que a gente tem na linguística de contratos, convenção social, não é? Um contrato
13 social, assim. Nunca consegui colocar a cidadania, engessar cidadania. Até mesmo porque cada um
14 traz dentro de si, com o que aprendeu em casa, ou nas suas relações do dia a dia a sua própria
15 cidadania, não é? E é essa cidadania individual que completa, que faz esse contexto, que a colega
16 acabou de citar, que faz essa sociedade funcionar, não é? A cidadania não é individual, ela não é...
17 Eu trago a minha cidadania de casa, que é aquela máxima que a gente pode falar assim: o costume
18 de casa vai à praça. Então acho que a cidadania Individual estaria inserida aí, na sua educação,
19 que é o respeito com o próximo, que é o limite, o meu limite, o limite do próximo, mas a cidadania,
20 em si, é uma coisa que não existe no nosso país, porque ela tinha que ser uma coisa inserida pelo
21 estado, nos locais públicos, de acesso público. Por exemplo: existe cidadania nos hospitais
22 públicos? Não. Nem do Estado com a gente, nenhuma. A gente pode até ter essa cidadania que a
23 colega acabou de citar, saber que o espaço do outro, o meu acaba onde começa o do outro, mas o
24 Estado não pensa isso. Então, se o Estado não respeita a minha cidadania individual, é porque a
25 cidadania não existe. E no transporte público isso, para mim, é muito claro. Porque é um em cima
26 do outro, ali, não existe cidadania ali em cima.

27 **D:** o que só dá para onde tem espaço.

28 **E:** é. E muitas vezes esse espaço é em cima do pé do outro.

29 **D:** é.

30 **E:** (risos).

31 **Entrevistador:** você anda de metrô há quanto tempo mesmo?

32 **E:** tem três anos que o meu filho estuda no Dom Pedro II, então, tem três anos que eu ando de
33 metrô.

34 **Entrevistador:** três anos? E você D?

35 **D:** frequentemente, que eu ando?

36 **Entrevistador:** que você anda mesmo.

37 **D:** uns dois, desde que eu comecei o cursinho. Uns dois anos.

38 **Entrevistador:** e no metrô a questão da mobilidade, vocês acreditam que o metrô, ele traz uma
39 garantia de um aspecto de cidadania para vocês, na vida de vocês, na cidade, nesse contexto da
40 cidade que vocês vivem? Qual a importância e a relevância do metrô na vida de vocês?

³⁷ Houve apenas um encontro para realização deste grupo focal.

41 **D:** *ah eu acho muito importante o metrô, porque é um meio de transporte, querendo ou não ele é*
 42 *rápido, ele é mais rápido que os ônibus, que o carro, e ele comporta muitas pessoas. Só que assim:*
 43 *eu ainda acho que ainda falta, sabe? Porque a linha do metrô é uma linha reta. Você não tem muita*
 44 *mobilidade com o metrô. Se você não for para as estações que você está determinado, você não vai.*
 45 *Eu acho que tinha que ter uma frota maior, ou, então, lugares tipo ... Não tem metrô em*
 46 *Sobradinho, não tem metrô em Planaltina, nesses lugares que as pessoas também precisam se*
 47 *mover. Eu moro em tese no metrô, relativamente falando. Para mim é muito bom. Por quê? O metrô*
 48 *para, aqui, na rodoviária, e eu venho para a UNB. Mas para quem não tem? Que tem que pegar*
 49 *ônibus? Que ônibus também é uma coisa chata. O metrô é uma coisa chata? É. Mas ele é útil. E o*
 50 *ônibus que é mais chato ainda, que você fica lá engarrafamento e não sei o quê. Sem contar*
 51 *também, às vezes, a demora. Porque, Nossa Senhora, hoje, o metrô veio, ó gente, parando. Eu fugi.*
 52 *Então, eu acho que ele ajuda muito, é um meio de transporte muito eficaz, só que tem os seus*
 53 *problemas.*

54 **Entrevistador:** *certo. E você E?*

55 **E:** *eu concordo com a D, não é? Em gênero, número e grau, porque realmente essa malha*
 56 *ferroviária deveria se estender, ela é extremamente restrita, então, está bem clara na nossa cara*
 57 *que é um objeto de campanha política, não um objeto em prol da cidadania, ou em prol do*
 58 *transporte público. Ele só funciona com conforto, a gente só tem conforto no metrô em horário que*
 59 *não são horários de pique, no horário de pique é extremamente lotado, extremamente*
 60 *desconfortável, para no meio do caminho, nas razões que a gente não sabe, porque o maquinista*
 61 *não expõe porque a gente está ali parado no meio do trilho.*

62 **Entrevistador:** *ah, eles não...*

63 **E:** *entendeu? Não, eles não expõem. Eles param. Eu lembro quantas vezes já foi ao final... Ali no*
 64 *Dom Pedro II, ele passa a saída sul, o metrô parado, lotado, tudo fechado porque as janelas não*
 65 *abrem por conta do ar condicionado, então, tudo fechado, aquele monte de gente amontoado lá*
 66 *dentro e ninguém sabe porque está parado ali. E fica ali cinco, dez minutos. E quando anda, como a*
 67 **D** *acabou de falar, vai indo devagar por conta que nós sabemos da greve dos metroviários o ano*
 68 *passado, foi porque não tem empresa que faça ... Esse ano, a greve desse ano. Não tem uma*
 69 *empresa terceirizada que faça a manutenção nas máquinas. Então, a qualquer momento, pessoas*
 70 *podem morrer, pode acontecer um acidente gravíssimo no metrô. As máquinas não estão recebendo*
 71 *manutenção.*

Na fala de **D** a categoria analítica do significado identificacional se manifesta na construção de sua identidade em oposição ao que ela não é (e também não representa). **D**, enquanto cidadã, respeita as normas, sabe exatamente o limite entre seu direito e o direito do outro. **D** afirma que respeita as regras com a certeza de que, sem elas, existiria confusão, e por fim, não existiria a cidadania à qual ela se vincula identitariamente. Mas, no entanto, existem os outros, aqueles que não respeitam as normas, que são diferentes e que, conseqüentemente, não pensam nos demais e causam “confusão” (linha 4). Tacitamente, **D** entende que as regras são boas, identificando-se com isso, estabelecendo afirmação avaliativa, em que cooperação/solidariedade e “norma” se alinham ideologicamente (linha 1-2).

A colaboradora **E**, por sua vez, evidencia o quanto é complexo discutir cidadania. Se, em um momento, a cidadania está vinculada ao coletivo, ao Estado ou a um "contrato social" (linha 12-13), por outro, ela é particular ou individual. Nesse contexto particular, a cidadania existe, é algo que a colaboradora "aprendeu em casa" (linha 14). Já em relação ao seu aspecto

público, materializado na prestação de serviços públicos, revelando seu aspecto mais primário de "cidadania, em si" (linha 19-20), nesse caso, ela não existiria. A colaboradora, apesar de distinguir vários aspectos da cidadania, ainda assim se coloca em questionamento: “Eu nunca tinha procurado” (linha 11), “Nunca consegui colocar” (linha 13).

As colaboradoras concluem afirmando que o Metrô-DF não atende às necessidades de mobilidade, sendo necessária a ampliação e interligação das rotas. No caso do relato da entrevistada D, acerca da categoria analítica significado representacional, mais especificamente, em relação à representação de eventos sociais, podemos pensar que a seleção vocabular evidencia certo grau de naturalização e cumplicidade ao mau funcionamento do serviço público. Assim, o ônibus e o metrô são “chatos” (linha 49-50) — adjetivo usado pelas colaboradoras.

Entrevista individual com membro do Corpo de Segurança Operacional (CSO)³⁸ do Metrô-DF realizada no dia 30 de outubro de 2015

(Membro do CSO refletindo acerca de cidadania)

- 1 **Entrevistador:** como o Sr. define cidadania (.) tendo em vista as funções que lhe são atribuídas no
- 2 seu cargo. O que que \ o que nesses seus 16 anos, que você me disse de experiência aqui no metrô,
- 3 como você concebe cidadania? O que é cidadania para você?

- 4 **A:** olha, cidadania, eu acho que parte do pressuposto da boa convivência. A partir do momento que
- 5 a gente tem uma boa convivência, a gente consegue:: é (..) ceder (.) até onde \ aquilo que:: não
- 6 nos diz \ é respeito (?) que a gente está tentando trazer pra si. É::: um exemplo (.) é uma
- 7 preferencial para uma gestante, para uma idosa, tá certo? Dar as prioridades para as pessoas que
- 8 precisam dessa prioridade, é::: ajudar as pessoas que têm dificuldade, como a gente faz hoje é:::
- 9 que é ajudar os deficientes. A gente acompanha os deficientes desde a entrada dele aqui na entrada
- 10 do metrô até a saída deles, sempre com o acompanhamento de um empregado, e metrô nenhum no
- 11 Brasil faz isso. [...]

Como representante do Metrô-DF, A opta por explicar o que é cidadania. Primeiramente, posicionando-se a partir de práticas relacionadas aos usuários e não às ações da instituição. Nesse momento, seu discurso revela-se por meio de mecanismo de indução: “cidadania, eu acho que parte...” (linha 4), ou seja, parte de uma premissa individual para atingir uma conclusão coletiva, universal: “a gente está tentando trazer para si” (linha 6), o

³⁸ Decidi realizar entrevista individual com apenas um membro do CSO, pertencente ao meu contexto de circulação, em função, como mencionei anteriormente, de o Metrô-DF não ter assinado o termo aceite institucional, embora tenha concordado, vários meses depois de meu primeiro pedido, com a realização de minha pesquisa. Em função da ausência desse documento, a entrevista com um profissional do Metrô não pôde ser realizada nessa instituição. Assim tive acesso, por indicação de amigos, a um segurança. Para complementar os dados, coletei informações adicionais relativas à comunidade virtual do *site Facebook* dos membros do CSO – DF.

que indica maior aceitação sobre o seu discurso. O verbo ajuda revela-se, também, em seu discurso, como suposição moral, cujo sentido retoma o discurso civilizador cristão. Assim, os limites da concepção institucionalizada de cidadania que **A** defende não se revelam a partir de uma perspectiva de lei, do Estado, o que insere a sua prática como uma “ajuda” fraterna, afinal: “metrô nenhum no Brasil faz isso” (linha 10).

Essa análise corrobora ao aporte teórico desta dissertação em relação à polissemia do termo cidadania, embora, acredito que esse antagonismo de concepções sobre cidadania seja perigoso para o exercício da cidadania. Essa multiplicidade de sentidos sobre o termo, em uma mesma nação ou grupo social, constitui um problema, pois se revela como a ponte para o discurso da diferenciação, para a cidadania diferenciada, o que, como apresentei no capítulo 2, não é sinônimo de justiça. Além disso, a falta de consenso sobre o que possa ser cidadania, acredito, está muito relacionada à fragmentação de nossa identidade nacional.

A seguir, adentro nas análises sobre o aspecto higienista desse discurso.

4.3 Análise 2: higiene

Nesta seção, analiso excerto de alguns artigos versados pelo Decreto 26.516, em relação aos direitos e obrigações dos usuários, alguns informes relativos à higiene no metroviário e excertos do grupo focal, em relação ao momento em que os usuários foram levados a refletir livremente sobre os informes de higiene distribuídos no Metrô-DF.

Segundo Oliveira & Pykosz (2009), o movimento higienista pode ser caracterizado como um projeto relativo à intervenção social na modernidade ocidental:

O movimento higienista pode ser caracterizado como um dos mais ambiciosos projetos de intervenção social que conheceu a modernidade ocidental. Pretendendo mais que definir novos padrões de saúde, tinha, na educação de novas formas de sensibilidade, uma das suas principais motivações. Cobrindo uma gama muito ampla de saberes e práticas com claro fito de intervenção sobre a vida pública e privada, como movimento conheceu avanços e retrocessos e comportou uma dispersão discursiva que ganhava matizes diferenciados nos tempos e lugares onde ressoava. As preocupações com a infância — nascimento, lactação, banhos, asseio corporal, vestuário —, com a vida doméstica — saúde e papel social da mulher, limpeza, prevenção de doenças e vícios como o álcool e o jogo — e com o espaço público — urbanização, ordem, combate à propagação de moléstias e epidemias — formam um conjunto nada desprezível sobre o que pode ser caracterizado como moderno e modernizador, ainda que iniciativas voltadas para a saúde individual e social não sejam prerrogativas apenas dos tempos modernos [...]

O projeto higienista, dessa forma, trabalhou sobre dois aspectos: disciplinar, sobre o corpo e sobre a moral. Dessa forma, o discurso de higiene se transformou em um campo de luta política e moral, em que o Estado, junto com o discurso modernista, adentrou um dos últimos redutos do espaço privado: o corpo. O Estado se apoderou do discurso — oriundo da ciência — para determinar acesso/restrição a determinados espaços/públicos, autodeterminando-se como único agente capaz de solucionar problemas de ordem social, naturalizando os discursos das classes dominantes que pretendiam “europeizar” as cidades brasileiras, segregando e excluindo as parcelas mais pobres da população dos centros urbanos e da visibilidade. O Estado, assim, pode atuar disciplinarmente sobre os corpos e impor determinada moral, visto que “a higiene pública é sempre a garantia da paz e felicidade de um povo, todos os males e desgraças vêm, é certo, de seu abandono” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1908, p. 1).

O discurso higienista revelou seu aspecto moral, de forma mais ou menos aparente, nas reformas modernizadoras e urbanísticas da Primeira República no Rio de Janeiro. Não só se combatia o risco de epidemias, como se pretendia eliminar o “feio”, ou seja, tudo aquilo que não estivesse alinhado aos gostos estéticos da classe dominante. De acordo com Patto (1999, p. 179), o discurso higienista (materializado em políticas públicas) está relacionado a um determinado padrão estético/moral e a um projeto de exclusão social.

A ciência, nesse contexto, se alinha ao Estado, oferecendo uma série “de táticas capazes de responder aos anseios das estratégias de Estado [...] servindo [os cientistas] de mediadores e intérpretes dos interesses do Estado pela saúde” (PAULA, 2004, p. 61). Esse alinhamento não é neutro, como afirma Costa (1999, p. 20).

O discurso sobre higiene também se articula ao de segurança. Nesse sentido, a higiene é utilizada para impedir determinados comportamentos considerados como potencialmente perigosos, ou fatores de risco ou de contaminação física.

Não é por acaso que o artigo 14 referente ao Decreto 26.516 (DISTRITO FEDERAL, 2005) afirma que:

A entrada ou permanência, nas dependências do METRÔ-DF é interditada a quem possa causar perigo, incômodo ou prejuízo à continuidade do serviço, a critério do METRÔ-DF, incluindo, mas não se limitando, a pessoas:

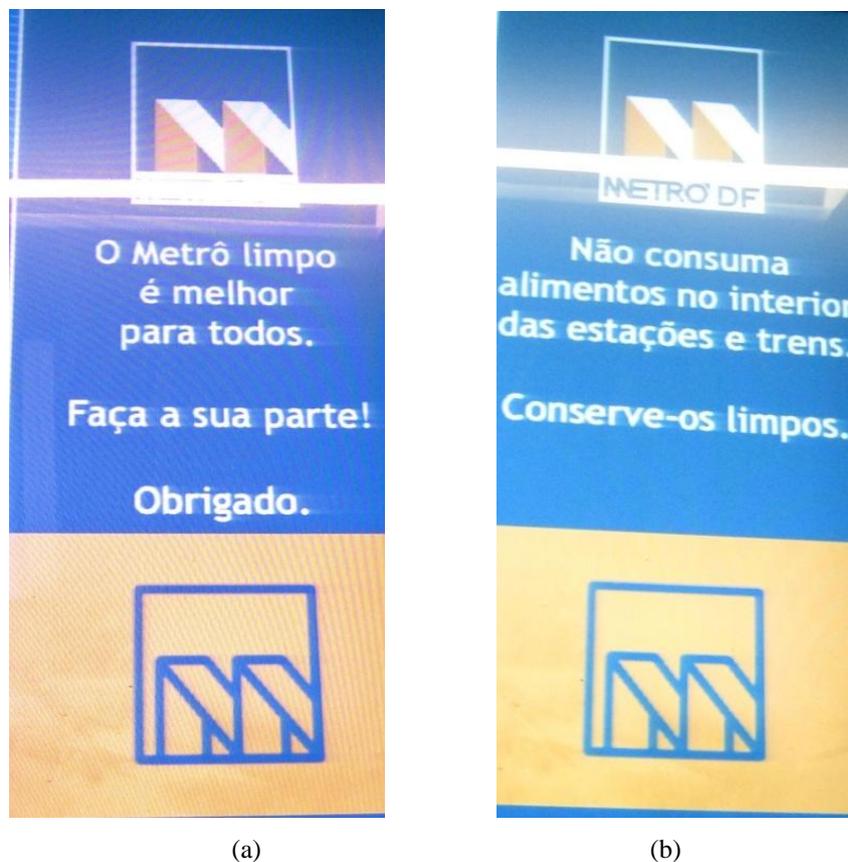
[...]

III – enfermas de moléstias graves, contagiosas, de fácil propagação aérea ou por contato pessoal;

Esse discurso hoje pode ser compreendido como aspecto do projeto civilizador iniciado com o Iluminismo. Em função do conceito de risco, o conceito de higiene corrobora a noção do cidadão limpo, saudável e apresentável o suficiente para transitar pela cidade.

O artigo 15 do Decreto afirma ainda que é proibido: “realizar lanches, refeições, e consumir bebidas nas dependências das estações e nos trens” (DISTRITO FEDERAL, 2005). Esse discurso pode ser identificado por meio das placas no interior das estações, conforme as Figuras 6 e 7 (p. 60–61).

Figura 6 – Mensagens de Higiene



Fonte: Estação 108 Sul. Acervo do autor.

Figura 7 – Proibição Alimentar



Fonte: Estação 108 Sul. Acervo do autor.

Na primeira mensagem (a), a limpeza/higiene é dada como um consenso, fundamentada no bem comum. Assim, a oração: “Faça a sua parte!” justifica a necessidade de ação coletiva, mas que depende da ação individual. Nesse sentido, o termo cidadania está para a supremacia do coletivo sobre o individual.

O agradecimento “obrigado”, ao final do anúncio, revela aspecto de cortesia entre a instituição Metrô-DF e o usuário. É, portanto, estratégia de polidez que ocorre a fim de mitigar o ato impositivo veiculado pela mensagem e pelas proibições, relativas ao Decreto 26.516.

O padrão de coloração azul e alaranjado³⁹ alinha-se à logomarca da instituição, transmitindo ao usuário a ideia de que essas mensagens não se apresentam a ele aleatoriamente, mas articulam-se ao domínio discursivo e às normas da própria instituição, ou seja, esse é um expediente comum para a identidade visual. O padrão que segue as imagens é assim concebido porque o *viewer*⁴⁰, leitor de imagens, deve passar a reconhecer esse padrão visual.

Nesse sentido, as mensagens verbais, que se contrastam em branco às cores azul e amarelo, articulam, visualmente, em relação às cores que representam a identidade visual da instituição, unidade de sentido ao *viewer*.

³⁹ Todos os telões distribuídos no interior das estações seguem o padrão azul e alaranjado.

⁴⁰ O termo *viewer* articula-se, nesta dissertação, ao referencial metodológico sobre a semiótica social (KRESS; VAN LEEUWEN, 1996).

As mensagens dispostas nos telões trazem questões sobre política e economia nacional e internacional, horóscopo do dia e informes sobre a própria Companhia (Metrô-DF). Assim, os telões têm dupla finalidade: entreter/informar o usuário, a fim de que os seus corpos permaneçam “parados” frente às câmeras de vídeo-vigilância, enquanto aguardam, em local seguro, o trem. Ao mesmo tempo, cumprem a função de divulgar noções de cidadania.

Essas mensagens podem representar maneira de controle dos usuários, que permanecem imóveis enquanto os carros de viagem não chegam, por meio de entretenimento e, ao tempo em que divulgam viés educativo.

No segundo anúncio (Figura 6 (b)), o sentido de limpeza é dado a partir do pressuposto de que alimentos ou restos de alimentos podem acumular-se nos vagões e estações, trazendo a sujeira.

A Figura 7 (p. 61) também veicula os dizeres do Decreto e, inclusive, constitui um exemplo de ressemiotização. Nessa perspectiva, o verbo “proibir”, utilizado no Decreto, revela-se por meio da cor vermelha e da indicação da circunferência, em primeiro plano, cuja função é censurar o elemento em segundo plano, que simboliza a comida. Esse informe articula-se a recursos semióticos para gerar sentidos nos usuários. Vale trazer a essa reflexão o questionamento a respeito da habilidade do usuário, além de estar atento a esses anúncios, em relação à capacidade de interpretar essas mensagens.

Durante a realização de grupo focal com professores usuários do Metrô, as Figuras 6 e 7 (p. 60–61), que representam as placas relativas aos informes de cidadania no Metrô-DF, foram apresentadas aos colaboradores do grupo focal I, o que gerou a seguinte discussão:

Grupo Focal I

(Colaboradores refletindo acerca dos informes de higiene)

- 1 **B:** eu concordo, concordo. Tô totalmente de acordo. Não tem que ficar comendo, se alimentando
- 2 dentro do metrô, não é o lugar pra isso!

- 3 **A:** eu concordo, mas assim, se for pensar bem, existem crianças. É:: se você tá aqui no plano e se
- 4 depara que você tem que ir pra Ceilândia, a distância é longa. Então assim, é, todas as pessoas que
- 5 tão ali, elas convivem respeitando isso, eu também não vejo, é mó limpeza e tal, mas eu penso
- 6 assim, poderia trabalhar nesse sentido também! Porque o trabalhador, querendo ou não, se ele não
- 7 tiver como entrar ali naquele momento, ele vai esperar vinte minutos, ou até mesmo mais um
- 8 pouquinho. Então assim, é uma coisa que nós devemos ter respeito e tal, conservar e tudo, mas eu
- 9 penso nas crianças, eu penso na pessoa idosa, no trabalhador que ficou o dia todo ali (...) Então
- 10 assim, querendo ou não, deveria ter outra brecha, ter uma opção ai, é muito taxativo (...) mas é uma
- 11 coisa que flui e que deve ser respeitada, nem todo mundo respeita mas deveria ter uma brecha.

- 12 *C: eu acho simplesmente absurdo você (..) é::: proibir uma pessoa de se alimentar quando ela tem*
 13 *necessidade de fazer isso, né? É::: acho que a motivação desse regulamento talvez seja esse*
 14 *histórico de o brasileiro não ter educação, de pegar o seu (.) lixo produzido e:, procurar a primeira*
 15 *lixeira, ficar com ele na mão até procurar uma lixeira e colocar.*
- 16 **Entrevistador** [*Vocês acham que...*
- 17 [*tanto que apesar das proibições, você vê nas estações, nos trilhos, né? A quantidade de lixo que*
 18 *tem ali (..) [...] Eu acho um absurdo proibir uma pessoa de se alimentar (.) mas o histórico de falta*
 19 *de bons modos do brasileiro.*
- 20 *A: [de educação...*
- 21 *C: [de educação*
- 22 *A: é da nossa [cultura, né? eles influenciam*
- 23 *C: [da nossa cultura*
- 24 *A: eu acredito que se nós tivéssemos uma cultura diferente, talvez esse enunciado seria bem*
 25 *[diferente.*
- 26 *C: [é, isso (risos)*
- 27 [...]
- 28 *B: [...] agora, se a gente tivesse educação, né? Se nós soubéssemos desde pequenos (.) que essas*
 29 *pessoas, elas têm direitos, não importa onde você esteja sentado, elas devem se sentar. Não*
 30 *precisaria de ter uma placa dessas.*

A e **B** concordam sobre as proibições de os usuários se alimentarem no metrô. No entanto, **B** parece compreender que não são todos que deveriam cumprir essa norma. Nessa perspectiva, deveria haver uma diferenciação, um *status* de cidadania diferenciado para as crianças e para os trabalhadores, afinal "deveria ter uma brecha" (linha 10-11). No Brasil essa reflexão implica a concepção de um aspecto desigual da cidadania. Mas como afirma Holston (2013, p. 23), esse discurso, ao contrário de igualar, perpetua a desigualdade no Brasil, e permite diferenciação "infinita". Nesse sentido, todos sentem-se desiguais, e todos são validados por esse ideal, reificado na alteridade do brasileiro.

Segundo **B**, essa medida pode ser inconveniente para os usuários, que teriam de comer nos espaços públicos do Metrô-DF e poderiam demorar mais de vinte minutos, ao contrário de estes poderem comer durante as viagens. Nesse sentido, o trabalhador, na correria do dia a dia, perderia tempo em função dessa proibição. As crianças, de maneira implícita, em função

de suas fragilidades, não teriam controle ou consciência sobre as suas necessidades ou sobre as suas vontades: "existem crianças" (linha 3).

O significado ideacional, revelado por **B**, acerca de sua concepção de cidadania em relação ao aspecto de higiene, opõe-se, por exemplo, ao discurso institucionalizado, veiculado pelas placas, cujos dizeres afirmam: “O metrô limpo é melhor para todos” (Figura 6 (a), p. 60). Assim, esse conceito de cidadania, para **B**, não se revela na coletividade, como é o caso do Metrô-DF, estando muito próximo, por exemplo, ao discurso da supremacia do “individual sobre o coletivo”, o que revela identidade de cidadania centrada nos direitos individuais.

Segundo **C**, proibir os atores sociais de se alimentarem nas estações representa uma afronta às suas cidadanias. Por outro lado, os seus dizeres revelam-se eficazes para combater o "histórico do brasileiro", ou seja, um histórico de “falta de bons modos” (linha 14-19). Segundo os colaboradores, os espaços públicos e privados do Metrô-DF são limpos, mas, para **C**, os trilhos revelam esse histórico. Sobre essa questão, **A**, **B** e **C** estão de acordo. Além disso, ambos também compartilham da ideia de que a cultura brasileira representa uma afronta às questões de cidadania, o que corrobora a compreensão de que os informes no Metrô-DF têm caráter educativo e instrucional, a fim de orientar e, principalmente, de modificar "a falta de bons modos do brasileiro".

Segundo Foucault, “Atrás dos delitos de vadiagem, há a preguiça; é esta que se deve combater” (2004, p. 88). No Metrô-DF, esse discurso é reificado a partir da seguinte mensagem sonora: “É proibido mendigar no metrô, não incentive essa prática”. Além disso, a garantia de liberdade desses atores sociais também é restringida no metrô de forma indireta, quando as proibições são justificadas em função do comportamento e da higiene (Capítulo II acerca das proibições aos usuários, artigo 14, inciso II), o que caracteriza o Metrô-DF (DISTRITO FEDERAL, 2005) como instituição que corrobora padrões globais de civilidade, inserindo-o na problemática do risco (GIDDENS, 1991), da vigilância e da higiene:

Artigo 14 – A entrada ou permanência, nas dependências do METRÔ-DF é interdita a quem possa causar perigo, incômodo ou prejuízo à continuidade do serviço, a critério do METRÔ-DF, incluindo, mas não se limitando, a pessoas: [...]

II – Sem camisa ou sem calçados, por questão de segurança e higiene;

Nesse sentido, durante a entrevista individual do membro do CSO, este teve o seguinte posicionamento acerca desse artigo:

Entrevista individual com membro do Corpo de Segurança Operacional (CSO) do Metrô-DF:

- 1 **A:** *é:: realmente para preservar a boa convivência. Porque a partir do momento que uma pessoa é::*
 2 *vamos colocar por analogia, ninguém pode entrar no Fórum de bermuda. Não pode entrar sem*
 3 *camisa no Fórum, porque, porque é um lugar oficial. Tem todo uma, é um roteiro, tem toda uma*
 4 *regra própria de convivência ali dentro, né? Então, no metrô, para preservar essa boa convivência*
 5 *a gente tem algumas regras, para não entrar é, sem camisa porque, é, daqui a pouco as pessoas*
 6 *estão reclamando “porque o cidadão ali está entrando sem camisa”, né? Aqui não é um local para*
 7 *isso. Então para preservar a boa convivência é, o regulamento prevê que as pessoas não podem*
 8 *entrar sem camisa ou descalço, por uma questão de segurança.*
- 9 **Pesquisador:** *tem alguma coisa a ver com higiene?*
- 10 **E:** *tem. Também. Até aqui quando eu falei descalço, por exemplo, fala:: por questão de higiene e*
 11 *segurança.*
- 12 **Entrevistador:** *sim, é verdade. Eu me lembro disso no decreto. (..) Tem câmera de segurança dentro*
 13 *dos vagões?*
- 14 **E:** *não. Tem projeto pra colocar, mas nenhum deles ainda tem.*

A estabelece uma relação entre a "boa convivência" (linha 1-7) e determinados padrões de vestimenta. Dois critérios são utilizados para justificar essa proibição: "não é um local para isso" (linha 6-7) e a reclamação das pessoas. Em relação ao "local para isso", A evidencia prescrição moral de lugares que seriam permitidos “para isso”, estabelecendo relação entre vestimenta e conduta, e equiparação com o Fórum como um lugar oficial, com regras que impedem a livre circulação daqueles que se comportam de forma incompatível com as normas. Pode-se pensar que existe uma polarização moral entre o ambiente da boa convivência (o ambiente oficial que nega “o estar sem camisa" (linha 2-3)) e o outro ambiente que permite estar sem camisa e outras espécies de convivências, além da boa convivência.

Esta seção corrobora a noção de que o discurso de higiene veiculado pelo Metrô-DF articula-se ao discurso higienizador dos grandes centros urbanos. Os colaboradores A e B concordam com esse discurso. Entretanto, B assume a necessidade de diferenciação de seus tipos de cidadãos.

As análises também revelaram que os colaboradores compartilham de pensamento sobre o "histórico de falta de bons modos" do povo brasileiro, o que justifica a proibição em relação à alimentação ao longo do percurso de mobilidade.

Esta análise também aponta que o aspecto do discurso de higiene veiculado pela instituição Metrô-DF articula-se ao discurso contemporâneo de cidadania, na perspectiva do risco de epidemias nas cidades, local de grande circulação de pessoas, e, também, que podem representar ameaça à segurança. Esse aspecto será abordado na próxima seção.

4.4 Análise 3: segurança

Nesta seção, analiso alguns informes relativos à segurança no metroviário, excertos do grupo focal, em relação ao momento em que os usuários foram levados a refletir livremente sobre os informes de segurança distribuídos no Metrô-DF, bem como excertos de anúncios sobre as práticas do Corpo de Segurança Operacional (CSO) na comunidade virtual do *Facebook* e alguns artigos sobre os direitos e obrigações dos usuários estabelecidos pelo Decreto 26.516.

As sociedades disciplinares, na visão de Foucault (2004, p. 173), representam marco na transição entre formas de dominação na sociedade. Essa transição ocorreu principalmente quando o poder enfraqueceu-se nos modelos de punição, como os tradicionais da inquisição, e recaiu sobre a investidura na vigilância. O Panóptico é símbolo dessa transição:

Duas imagens, portanto da disciplina. Num extremo, a disciplina – bloco, a instituição fechada, estabelecida à imagem, e toda voltada para funções negativas: fazer para o mal, romper as comunicações, suspender o tempo. No outro extremo, com o panoptismo, temos a disciplina – mecanismos: um dispositivo funcional que deve melhorar o exercício do poder tornando-o mais rápido, mais leve, mais eficaz, um desenho das coerções subtis para uma sociedade que está por vir. O movimento que vai de um projecto ao outro, de um esquema da disciplina de exceção ao de uma vigilância generalizada, repousa sobre uma transformação histórica: a extensão progressiva dos dispositivos de disciplina ao longo dos séculos XVII e XVIII, sua multiplicação através de todo o corpo social, a formação do que se poderia chamar grosso modo, a sociedade disciplinar.

A vigilância, assim como as sanções normatizadoras, representa um recurso para o poder disciplinar, que é capaz de atuar em sua função de adestramento. Segundo Foucault (2004, p. 203):

[...] disciplina traz consigo uma maneira específica de punir, e que é apenas um modelo reduzido do tribunal. O que pertence à penalidade disciplinar é a inobservância, tudo o que está inadequado à regra, tudo o que se afasta dela, os desvios. É passível de pena o campo indefinido do não conforme: o soldado comete uma “falta” cada vez que não atinge o nível requerido; a “falta” do aluno é, assim como um delito menor, uma inaptidão a cumprir suas tarefas. O regulamento da infantaria prussiana impunha tratar com “todo o rigor possível” o soldado que não tivesse aprendido a manejar corretamente o fuzil.

E, para ele, o regime de visibilidade institucionalizado será dissolvido nas várias instituições da sociedade moderna, entre elas, escolas, hospitais (2004, p. 234):

[...] enquanto por um lado os estabelecimentos de disciplina se multiplicam, seus mecanismos têm uma certa tendência a se desinstitucionalizar, a sair das fortalezas fechadas onde funcionavam e a circular em estado “livre”; as disciplinas maciças e compactas se decompõem em processos flexíveis de controle, que se pode transferir e adaptar. Às vezes, são os aparelhos fechados que acrescentam à sua função interna e específica um papel de vigilância externa desenvolvendo uma margem de controles laterais.

Para Bruno (2013, p. 50), a tecnologia investirá novo olhar sobre esse regime, o que acarretará novas práticas sociais e discursivas diante “dos olhares” onipresentes da sociedade contemporânea.

No Metrô-DF a garantia da cidadania contempla a segurança, especialmente por meio de regime de visibilidade das câmeras de videovigilância, e corrobora a noção de risco, muito reveladora dos tempos atuais. O quesito segurança, na cidade, surgiu em função de seu próprio antagonismo, manifestado pela violência, bem como no direito à vida e na longevidade dos ditos cidadãos. Esse assunto será retomado na seção seguinte acerca do CSO (Corpo de Segurança Operacional).

A Figura 8 (p. 68) anuncia a mensagem por meio de uma lógica organizacional que configura multisemioses. A imagem contém três *clusters* que geram coerência ao anúncio, seja por meio da mensagem verbal, ou da não verbal. O primeiro deles representa a logomarca da própria instituição, ou seja, evidencia que essa mensagem está vinculada a ela. Além disso, ela ocupa o plano superior da imagem, o plano ideal.

Os padrões de cores assumem papel fundamental na configuração do sentido dessas mensagens. Eles seguem, como já foi mencionado, o padrão de coloração da própria Companhia: laranja e azul. A cor laranja revela a confiança na instituição, o azul, a tranquilidade (ALVES, 2011, p. 72; DA SILVA et al., 2013, p. 11), o que se associa à coloração da câmera na imagem, justificando a metamensagem e predizendo a confiança do usuário na instituição, que lhe garantirá, por meio da vigilância, a sua segurança. A cor branca, por sua vez, não se justifica apenas como elemento contrastante ao azul. Aparece nas linhas do *logo* da própria empresa, ou seja, está vinculada a ela, o que pode ser compreendido como outra metamensagem — as cores articulam-se à mensagem anunciada pela instituição.

O segundo *cluster* constitui-se de mensagem verbal, embora o seu sentido também seja dado a partir de aspectos não verbais, como já mencionei: as cores. A oração: “Para a sua segurança” evidencia a finalidade da investidura da cidadania, a partir do aspecto de segurança, do regime de visibilidade desta instituição e justifica a necessidade e a razão das tecnologias de videovigilância.

O *cluster* 3, que simboliza uma câmera de videovigilância, apresenta-se em um contraste à coloração azul em plano inferior, o que o insere na dimensão do real, por isso visa representar e ocupar a posição do objeto real: uma câmera de videovigilância, que se vincula em função das cores ao *logo* da instituição.

Figura 8 – Câmeras de segurança



Fonte: Estação 108 Sul. Acervo do autor.

Foram apresentados aos colaboradores os informes (Figuras 8 e 9, p. 68 e 70) relativos a questões de segurança no Metrô-DF, bem como discutiram-se os principais incisos relativos às proibições que contemplam esse aspecto da cidadania (Quadro 2, p. 48). A partir dessa interação, obteve-se discussão acerca das questões relativas a higiene no metrô. Os trechos mais significativos e reveladores para esta seção foram elencados e analisados a seguir.

Grupo II

(Colaboradores refletindo acerca dos informes de higiene apresenta)

- 1 **D:** eu acho que a gente pode falar da insegurança no metrô, no começo do ano teve aquela história
2 do acochadinho, eu não me lembro muito bem...
- 3 **E:** ah a encochada.
- 4 **D:** a encochada. Alguns pervertidos, porque para mim isso é uma perversão, alguns pervertidos
5 ligavam a câmera do celular e ficava... Ta, cidadania. Onde é que está a cidadania? Entendeu? Os
6 caras encochavam as mulheres, tinha cenas, assim, de homens tocando nas partes íntimas das
7 mulheres dentro do metrô, e a mulher se sentia ali acuada, com medo de gritar, de reclamar pelos
8 seus direitos, e o cara filmava e colocava isso no facebook, entendeu? Sendo tudo filmado dentro do
9 metrô, os seguranças do metrô não faziam nada, entendeu? Então, onde é que está a Cidadania
10 Feminina aí? Até que ponto nós chegamos? Ao ponto do estado ter que separar um vagão para as
11 mulheres. Então aonde é que está a cidadania individual aí?
- 12 **Entrevistador:** então, você falou das câmeras de segurança, é::: como você vê a função das
13 câmeras de videovigilância em relação à cidadania?
- 14 **E:** olha, na verdade, eu acho que as câmeras de segurança para os usuários em si, elas não
15 agregam muito para essa questão da cidadania. Porque eles não se preocupam se estão sendo
16 filmados ou não para exercer ou não a sua cidadania. Eles se preocupam muito mais consigo
17 mesmo do que com os outros.

D anuncia o tema de segurança, abordando-o a partir da perspectiva das práticas de *frotteurismo*⁴¹ e da invasão de privacidade. Nesse sentido, o metrô é apresentado como um local inseguro: “a gente pode falar da insegurança no metrô” (linha 1), em que as interações sociais revelam-se em uma perspectiva assimétrica, e, justifica, dessa maneira, em função da mitificação dessas garantias, a chamada “cidadania diferenciada”. Assim, por meio do termo particular “cidadania individual”, a “cidadania feminina” (linha 9-10) torna-se categoria universal, em função de o termo em si, “cidadania”, conter uma lacuna no que diz respeito a esse conceito de cidadania.

A Figura 9 (p. 70), referente a um informe no interior das estações, apresenta informações operacionais aos usuários por meio de mensagens verbais e não verbais. Os verbos foram empregados no imperativo a fim de reforçar todas as infrações destacadas em vermelho nos *subclusters*. Para cada faixa inserida no meio da imagem, em vermelho, com sentido de censura, é utilizado um advérbio que reforça o impedimento dessas atitudes:

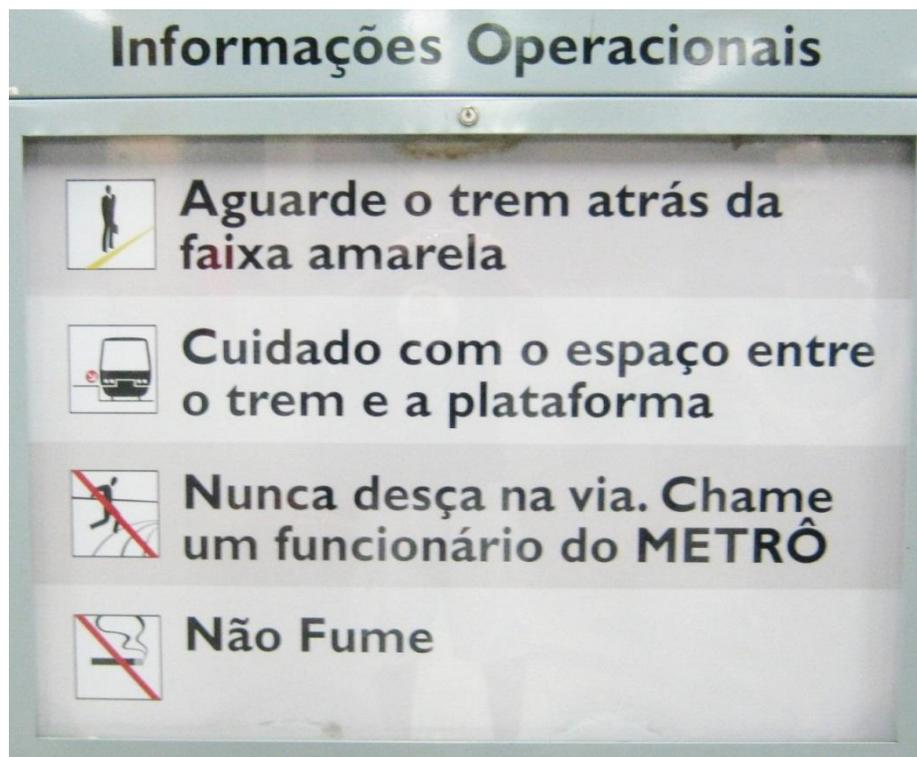
⁴¹ Constitui prática em que um dos interagentes toca ou “esfrega-se em uma pessoa sem seu consentimento” (LUCENA; ABDO, 2014, p. 2). “Isso ocorre mais comumente em locais onde há grande concentração de pessoas, como metros, autocarros e outros meios de locomoção públicos” (ABREU, 2005, p. 7).

“nunca” e “não” no âmbito verbal. Por outro lado, em relação aos informes visuais, utilizam-se cores para sinalizar a censura. Esse paralelo constitui processo de ressemiotização de significação.

As proibições revelam-se nesse informe como manual instrucional do usuário em relação ao seu trânsito nos chamados espaços pagos. Segundo o Decreto 26.516, essa preocupação justifica-se pela garantia de segurança do próprio usuário.

Há dois grandes destaques de coloração no informe (Figura 9): amarelo e vermelho. No caso do primeiro, cor que indica atenção, de acordo com a convenção estabelecida nos semáforos, o usuário permanece imóvel, o que justifica o fato de ele estar localizado anterior à faixa amarela. A cor vermelha, cor forte, por outro lado, indica a proibição à ação do usuário em movimento, transgredindo a norma. As várias *nuances* de cinza no informe associam-se à arquitetura do próprio ambiente e dos vagões.

Figura 9 – Informações Operacionais



Fonte: estação 108 Sul. Acervo do autor.

O informe representado pela Figura 10 (p. 71), inserido na porta dos carros, é direcionado a questões de segurança para o usuário. O informe divide-se em dois planos: direita e esquerda. O primeiro representa, por meio da linguagem verbal, a informação

“dada”. À esquerda, há uma narrativa visual sobre a informação verbal anterior, representando “o novo”, o que, em relação ao sentido do anúncio, articula-se aos estímulos visuais sobre a mensagem: dado (verbal, escrito) e novo (visual).

Ambas as cores do anúncio, em tom saturado, articulam-se aos seus sentidos, uma vez que o amarelo transmite atenção, assim como é o caso da cor da faixa amarela nas estações, e o vermelho evidencia, como plano de fundo, o registro da ação do agente. O agente apresenta-se com um dos pés no vão entre o trem e a plataforma, e a posição de seus membros transmite a ideia de este não estar equilibrado. Essa prática apresenta-se como possível ação insegura do usuário. Ela insere-se em uma circunferência, ou seja, representa um recorte, um momento da prática social.

Figura 10 – Mensagem de alerta



Fonte: Estação 108 Sul. Acervo do autor.

A Figura 11 (p. 72) traz aviso, em caso de emergência, no interior dos trens, para os usuários. O Metrô-DF estabelece tecnologia que, visando à segurança, permite interação entre piloto e usuário. Assim, essa interação é limitada e ocorre apenas em caso de emergência, como o informe introduz a mensagem. As imagens na mensagem visam instruir o usuário sobre como proceder nos casos considerados, embora não sejam definidos pelo informe quais seriam os casos de emergência.

Figura 11 – Instruções de emergência



Fonte: estação 108 Sul. Acervo do autor.

Cimino (2010, p. 129) afirma ainda que as instituições não são diretamente fontes de poder, mas sim mecanismos de operação prática que estabelecem padrões nas relações sociais e possuem dois polos:

O polo negativo compreende a tática do poder em sujeitar e reprimir. O polo positivo consiste em produzir, mobilizar tipos de forças que constituem o poder, provocando um corpo –a – corpo. Quanto mais poder conseguir produzir, mais deverá sujeitar e administrar. Nesse confronto retira-se um efeito útil, uma notável solução, diria Foucault: o aparecimento da disciplina. A disciplina dissocia o poder desse corpo - a - corpo e reduz o perigo da inversão de um equívoco dessa polarização.

Essa mecanização do poder modificou-se a partir do surgimento da sociedade de controle (DELEUZE, 1992). Essa noção de controle está muito ligada ao direito de mobilidade, aos movimentos dos corpos dos cidadãos e à própria noção de cidadania e de interações sociais. Assim, a sociedade de controle é conduzida pelo “não ver”, aliado, especialmente, à tecnologia. Isso não significa que na sociedade disciplinar não havia noção de vigilância, a grande diferença é que o olhar da sociedade de controle não está preso ao confinamento institucionalizado, assim, ele rarefaz-se em todas as esferas sociais e articula-se a um sistema de vigília em rede, especialmente, porque as fronteiras entre o que é público e privado também assumiram essa característica.

Aliado à tecnologia, a globalização engajou o controle e a própria universalização da cidadania no tocante à garantia de segurança, por meio de câmeras de videovigilância. Se o panóptico de Jeremy Bentham revelou o confinamento; na perspectiva de Foucault (2004, p. 223), ele espalhou-se para todas as outras instituições sociais e, conforme a perspectiva de Deleuze (1992), essa arquitetura liquefez-se e tomou dimensão global. Esse regime de visibilidade também pode ser (re)interpretado a partir do conceito de sinóptico, ou seja, se o panóptico permite a visibilidade total de poucos sobre muitos; nesse novo modelo, global, há o controle de muitos, especialmente das massas, sobre poucos.

A leitura, proposta neste estudo, sobre a arquitetura do panóptico de Bentham não deve ser compreendida de maneira unilateral. O panóptico em si implica, na contemporaneidade, grande relação com a cidadania e com os regimes de visibilidade. Os iluministas acreditavam no confinamento institucionalizado da prisão a fim de inculcar no corpo dos presos a conduta transformadora de suas almas. Isso permitiria que esses ditos infratores se alinhassem a um modelo de conduta civilizatória e coerente com os padrões sociais da época. Vale ressaltar que, no sec. XVIII, época que Bentham concebeu a ideia do panóptico⁴², no Brasil, a igreja católica, por meio da inquisição, teve papel crucial como autoridade responsável pela disciplina daqueles considerados selvagens, dos ditos hereges e no combate àqueles tidos como preguiçosos, preservando o modelo de punição que recai sobre o corpo.

Bruno (2012, p. 2) defende o "estatuto emblemático" que as novas tecnologias de videovigilâncias representam em relação aos sistemas de monitoramento anteriores. A terceira geração de câmeras, chamadas de *Smart Cameras*, além da função de captura da imagem presentes nas gerações passadas, são capazes de monitorar o comportamento de maneira automatizada por meio de um *software* para predizer eventuais ameaças. Essa tecnologia, presente no Metrô, traz regime de visibilidade que privilegia a irregularidade e não mais a vigilância, a caracterização de corpos (e movimentos) considerados destoantes; e atua sobre temporalidade de caráter preventivo oposta àquela do sistema de Bentham, que atua apenas *pós-factum*. Esse novo sistema que emerge na contemporaneidade não mais atuaria sobre o corpo, mas sobre o fluxo, a partir de um sistema sociotécnico que é acompanhado de um discurso sobre controle e vigilância próprios.

Este estudo não visa compreender a realidade do panóptico a partir do modelo institucionalizado do Metrô-DF. Ou seja, não representa pensamento dedutivo, mas indutivo

⁴² Essa arquitetura, neste estudo, é compreendida como o estopim do regime de visibilidade contemporâneo.

sobre essa arquitetura. Embora distantes, há alguns pequenos reflexos, relativos a essas duas instituições, que são relevantes para a compreensão do conceito de cidadania veiculado pelo Metrô-DF. Nos espaços públicos e privados do Metrô-DF, o regime de visibilidade articula-se sobre o corpo de modo a inculcar sobre os atores sociais, a partir de um sistema de observação central (em relação ao panóptico construído no centro do complexo prisional e no Metrô-DF, na Unidade Central de Águas Claras) a certeza de estar sendo observado a todo instante. Dessa maneira, um usuário, parado por muito tempo em frente ao trilho de passagem dos trens pode representar perigo. Essas tecnologias⁴³ identificam esse movimento destoante para prevenir, por exemplo, o caso de suicídio.

O Metrô-DF classifica e individualiza os seus próprios espaços e usuários (cf. Decreto em anexo), e, dessa maneira, a essa instituição são atribuídas funções diferentes de seus limites de atuação, centrados na garantia, por exemplo, de um aspecto da cidadania, o da mobilidade. É, nesse sentido, inclusive, que o termo cidadania se constitui como medida educacional. Isso é compreensível na medida em que, na ausência dessa garantia, não é possível haver mobilidade, pois ela vincula-se a outras garantias, como o respeito aos outros usuários em processos de interação. Ou seja, o conceito de cidadania no Metrô transpassa o aspecto da mobilidade. Dessa maneira, ele é polissêmico. No entanto, a garantia da segurança, em função do risco, é justificada pelo seu sistema integrado de videovigilância, revelando-se com maior recorrência em relação ao Decreto 26.516 e à sua distribuição, por meio de informes visuais e sonoros, no interior das estações e carros.

4.4.1 O Corpo de Segurança do Metrô-DF

Segundo Foucault, em uma visão clássica do direito, a força da lei é a força do príncipe (2004, p. 275), pois para que em seu reino uma lei pudesse vigorar, seria necessário que emanasse do soberano, ou ao menos que fosse confirmada a partir de sua autoridade. Assim, o poder do soberano é uma “réplica direta àquele que a ofendeu” (p. 66).

Embora o Decreto 26.516 não verse diretamente sobre crimes, justifico, nessa leitura crítica, as ideias de Foucault, especialmente, porque o Decreto trata de punições em relação a infrações de normas.

⁴³ A ausência do termo Aceite Institucional impossibilitou dados gerados para análise de imagens dessa tecnologia. Durante o período de observação participante, percebi, em uma das cabines administrativas próximas às catracas de passagem, um telão que captava, por meio dessa tecnologia, imagens nas estações.

Destaco de início a menção no Decreto a um grupo de funcionários no Metrô-DF selecionados para atuação em medidas de prevenção de infrações (o Corpo de Segurança), e, inclusive, crimes no interior de estações e trens. Assim, os que abusarem da liberdade pública no Metrô serão privados de liberdade.

Para Foucault, há um jogo de poder que se estabelece entre o castigo e o crime (2004, p. 127), que haja uma relação motivadora entre a lei e a necessidade, e que o poder aja mascarando-se sobre a força da natureza:

2) Esse jogo de sinais deve corresponder à mecânica das forças: diminuir o desejo que torna o crime atraente, aumentar o interesse que torna a pena temível; inverter a relação das intensidades, fazer que a representação da pena e de suas desvantagens seja mais viva que a do crime com seus prazeres. Toda uma mecânica, portanto, do interesse de seu movimento, da maneira como é representado e da vivacidade dessa representação. Dessa maneira, o legislador “deve” agir como um “arquiteto hábil” que “saiba ao mesmo tempo empregar todas as forças que possam contribuir para a solidez do edifício e amortecer todas as que poderiam arruiná-lo.

O Corpo de Segurança Operacional (doravante CSO) da Polícia metroviária do Distrito Federal tem poder de polícia, conforme o anúncio nas estações deixa bem claro (Figura 12, p. 77). Isso garante-lhe maior poder em relação a sua atuação, que, como pode ser observado abaixo, é múltipla.

Segundo o Decreto 26.516 (DISTRITO FEDERAL, 2005), Artigo 72, o CSO é definido como:

O Corpo de Segurança atuará em todas as áreas de serviço e dependências operacionais do METRÔ-DF, especialmente em suas estações, terminais, subestações, linhas, pátios, carros de transporte e centro de controle operacional, visando à(ao):

I – segurança do público;

II – disciplina **dos usuários**;

III – prevenção e repressão de crimes e contravenções nas dependências do METRÔ-DF e preservação do seu patrimônio;

IV – manutenção ou restabelecimento da normalidade do tráfego metroviário, diante de qualquer fato ou emergência de caráter policial que venha a impedi-lo ou perturbá-lo;

V – remoção imediata, independentemente da presença de autoridade policial, de vítimas, objetos ou veículos que, em caso de acidente ou crime, estejam sobre o leito da via, no interior do trem, ou em áreas operacionais, prejudicando o tráfego metroviário ou a circulação do trem;

VI – prisão em flagrante de criminosos e contraventores, conforme dispõe a lei;

VII – apreensão de instrumentos, objetos ou valores relacionados com crimes ou contravenção penal, entregando-os, juntamente com o infrator, à autoridade policial competente;

VIII – isolamento dos locais de acidente, crime ou contravenção penal, para fins de verificações periciais, desde que não acarrete a paralisação do tráfego metroviário.

IX – vistoria das áreas operacionais, visando à localização de objetos suspeitos provenientes de ameaças ao funcionamento do sistema.

A respeito do Inciso V, do artigo 72, o Corpo de Segurança deverá:

I – ministrar os primeiros socorros às vítimas;

II – transportar os feridos para pronto-socorro ou hospital, arrecadando os seus pertences;

III – havendo vítimas fatais, após a realização da Perícia do Corpo de Segurança e lavratura do Boletim de Ocorrência, removê-las para lugar onde não haja interferência com a operação do serviço metroviário;

IV – lavrar boletim de ocorrência, para oportuno encaminhamento à autoridade competente.

§ 2º – O boletim de ocorrência, que será lavrado sempre que se verificar infração penal (crime ou contravenção), suicídio ou tentativa de suicídio ou acidente, deverá consignar o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 3º – O METRÔ-DF poderá fornecer, a pedido do interessado, cópia do boletim de ocorrência, no prazo máximo de dez dias.

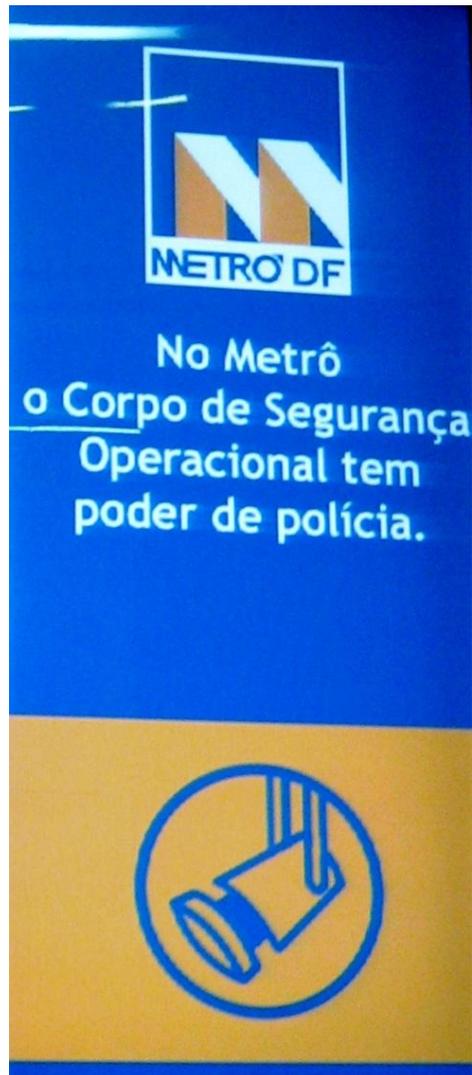
§ 4º – O METRÔ-DF poderá, a seu exclusivo critério e no interesse da segurança pública, destinar dependências na sua área de serviço para a instalação de postos da Polícia Militar e/ou Civil, com a finalidade de auxiliar o policiamento preventivo e repressivo e as ações do Corpo de Segurança do METRÔ-DF.

Artigo 73 – O Corpo de Segurança deverá usar uniforme padronizado, de modo a possibilitar a sua identificação, não sendo permitida a sobreposição de qualquer outro objeto, à exceção daqueles previstos em procedimento operacional, vedado o uso de armas brancas ou armas de fogo;

Artigo 74 – As especificações de equipamentos constarão de normas internas, a serem baixadas pelo METRÔ-DF.

Artigo 75 – A utilização dos equipamentos mencionados nos artigos anteriores tem por finalidade básica garantir a segurança **do usuário**, dos empregados e a preservação do patrimônio do METRÔ-DF.

Figura 12 – Poder de Polícia do CSO



Fonte: Estação 108 Sul. Acervo do autor.

Foi verificado, na comunidade virtual do *Facebook*⁴⁴ do CSO, a seguinte informação: “Agentes da Inspetoria de Central se aproximaram de um indivíduo em atitude suspeita, esse ao perceber os agentes, se evadiu do local, deixando nesse estes objetos que tem a ver com a prática de tráfico de drogas no local.” A figura 13, a seguir, revela esse momento no Metrô-DF.

Figura 13 – Atuação dos Agentes da Inspetoria de Central



Fonte: Comunidade virtual do CSO no Facebook.

A Figura 13(b) apresenta a atuação do CSO em ocorrência na Estação *Shopping*, onde um senhor caiu e bateu a cabeça. Essa medida é legalmente estabelecida pelo Decreto, pois atribui ao CSO atuação em medidas de primeiros socorros, o que representa aspecto fundamental à segurança no metroviário, e, por sua vez, articula-se ao conceito de cidadania proposto por essa instituição.

Segundo declaração dos próprios membros do CSO⁴⁵:

O papel da segurança é apenas secundário e sem o lastro técnico que a área exige, não se tem planejamentos operacionais que englobem ações do dia a dia e nem muito menos contingenciais. Falta um diagnóstico sério do retrato do nosso serviço dentro da atual conjuntura da segurança pública nacional.

⁴⁴ A comunidade visa reivindicar melhores condições de trabalho, apresentar à sociedade a atuação do CSO e reunir os agentes da Companhia de Segurança Operacional. Disponível em: <<https://pt-br.facebook.com/pages/Corpo-de-seguran%C3%A7a-operacional-da-Pol%C3%ADcia-Metrovi%C3%A1ria-Cia-do-Metr%C3%B4-DF/217392134951409>>. Acesso em: 08 fev. 2014.

⁴⁵ Comunidade virtual do CSO no Facebook.

O poder é analisado neste trabalho no sentido de aparelhos e instituições intensificarem as relações de poder, e não de o resguardarem. Ele representa o encontro entre “subjetividades” e “interações”. As funções estratégicas de poder, investidas nos corpos e vontades dos usuários, articulam-se ao discurso de cidadania. Nas interações, os usuários negociam os sentidos dessa cidadania, durante a sua locomoção. Esses sentidos, no entanto, não parecem, de maneira alguma, um consenso. O usuário, muitas vezes, reage a esse poder por meio de comportamentos contrários àqueles idealizados por essa instituição.

Compreendo que o CSO é, no Metrô-DF, objeto de investidura de poder e inculcação dos ideais de civilidade modernos e contemporâneos. Assim, recaem sobre o corpo regras de conduta. Na visão de Foucault (2004, p. 124), essa relação entre poder e corpo é: “Semelhante à gravitação dos corpos, uma força secreta nos empurra sempre para nosso bem-estar. Esse impulso só é afetado pelos obstáculos que as leis lhe opõem. Todas as várias ações do homem são efeitos dessa tendência anterior”.

Não entrarei, em relação à discussão sobre o CSO, no entanto, no mérito das infrações e da conduta em si dos usuários, pois, apesar de considerar esse fato nas interações, acredito, também, que, especialmente no caso do Brasil, infringir leis seja assunto para outro trabalho, que deve ser relacionado a questões de nossa identidade e de nossa cultura, o que está relacionado, principalmente, ao “jeitinho brasileiro”.

O objetivo desta análise não se concentra no poder em si ou na filosofia do poder, mas é dialógico com o tópico, em relação ao discurso de cidadania e à sua materialização no interior de vagões e trens do Metrô-DF. Tampouco esta análise recai sobre a investigação do Estado, especialmente, porque nas democracias contemporâneas, o Estado tem se enfraquecido. No caso do Brasil, isso pode ser observado a partir da implementação da burocracia e também pela dissolução das fronteiras entre o público e o privado. Desse modo, o Estado enfraqueceu-se em função de novas relações estabelecidas na sociedade.

Cidadania, para Wellausen (2007, p. 9-10), está relacionada, nesse contexto, à disciplina, e é conceito fundamental a esta análise:

A disciplina é uma anatomia política do “detalhe”, é dispositivo tático de poder, sustentado por uma racionalidade econômica ou técnica. A disciplina torna-se arte e técnica de compor forças para obter um aparelho eficiente, no interior do qual o “corpo se constitui como peça de uma máquina multissegmentar”.

Segundo Wellausen (2007, p. 12), a punição não reprime as ilegalidades:

A penalidade, ou o poder de punir, simplesmente não reprime as ilegalidades. Se a distribuição e aplicação da justiça privilegiam os interesses de uma classe, não é porque o ato de punir pertença à classe dominante como o lugar localizado de um aparelho jurídico-policial; trata-se mais de dispositivos que gerenciam os mecanismos de dominação. As ilegalidades são mantidas e reproduzidas pelo sistema penal; a lei e a justiça estabelecem a dessimetria de classes, produzindo a delinquência como uma forma nociva de ilegalidade, e o delinquente, como sujeito patologizado.

Segundo Saverio (2008, p. 26-27), em *Vigiar e Punir*, Foucault define a disciplina como “poder da norma”. A disciplina é, pois, tecnologia de poder nas sociedades modernas:

A difusão da sociedade disciplinar tem operado segundo três grandes modalidades: 1) inversão funcional das disciplinas, ocorrendo a passagem da disciplina compacta, voltada para funções negativas e mecânicas; 2) proliferação dos mecanismos disciplinares; enquanto os estabelecimentos de disciplina se multiplicam, seus mecanismos têm a tendência de se desinstitucionalizar, sair das fronteiras fechadas onde funcionam e circulam em estado livre; toda instituição torna-se suscetível de utilizar o esquema disciplinar, não se dirigido somente aos que ela pune, mas pondo-se ao serviço do bem de todos, de toda produção socialmente útil; 3) estatização dos mecanismos de disciplina, funcionando através de uma polícia centralizada, com a missão de uma vigilância permanente, exaustiva, onipresente, capaz de tornar tudo visível.

A generalização do esquema e das técnicas disciplinares tornou possível a prisão, assim como as escolas, fábricas, casernas, hospitais.

Com isso, Foucault não quer dizer que a sociedade disciplinar seja uma sociedade generalizada de confinamento; ao contrário, sua difusão, longe de cindir ou compartimentar, homogeneiza o espaço social.

As normas do Metrô não implicam normas de caráter jurídico em si. Muitas delas desconfiguram-se por meio de nossa cultura e são questionáveis em relação ao que pode ser considerado civilizado, como é o caso de pedir esmolas no interior de estações e trens. Essa proibição é justificada pela não autorização de práticas de comércio nesse espaço público, mas, por outro lado, justifica a norma, a partir de atribuição a um grupo específico sinalizado no verbo desta mensagem: “é proibido **mendigar**”. Isso significa que a proibição relativa às práticas de comércio é secundária.

O Capítulo II do Decreto, das Definições, define os principais atores desse cenário:

Usuário

Pessoa habilitada para utilizar os serviços de transporte de passageiros prestados pelo METRÔ-DF.”

Metrô-DF

Empresa pública responsável pelo planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção do sistema de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal, denominada Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

Essas definições são reveladoras, pois concebem o usuário do Metrô-DF a partir de sua diferenciação “pessoa habilitada”, mas encobrem outro aspecto antagônico de sua própria definição: a hibridização das esferas públicas e privadas. Desse modo, o usuário não é “cidadão”, mas cliente, “pessoa habilitada”, não é qualquer um.

Além disso, o Metrô-DF, embora empresa pública, não se revela a partir de sua hibridização. Essa definição relativa ao Decreto não explicita que ela é uma empresa pública de direito privado.

Esse antagonismo explicita-se, no entanto, em outras definições no Decreto (DISTRITO FEDERAL, 2005, p. 1), relativas à definição dos espaços:

– Área Paga de Estação

“Área de estação cujo acesso está condicionado à apresentação, pelo usuário, de bilhete de passagem válido, previamente adquirido.”

– Área Livre de Estação

“Área de estação de livre acesso e circulação de usuários e do público em geral, durante o horário operacional.”

As definições entre a) e b) corroboram a noção de hibridização de espaços públicos e privados na contemporaneidade. Essa é uma característica da cidade moderna e de seus espaços, que muitas vezes perdem as suas funções ou mesclam-se a novas funções. Essa característica espacial nos grandes centros urbanos refere-se ao distanciamento do Estado em relação ao seu poder de dar coerência às instituições, o que pode significar a organização espacial e institucional administradas por instituições privadas ou que fiquem à mercê da individualização.

Em alguns locais, como no Centro de Taguatinga e na maioria das estações da Asa Sul, o metrô representa espaço de passagem para os cidadãos, especialmente, porque separa vias movimentadas. No caso da Asa sul, a estação separa o “Eixão⁴⁶” das quadras residenciais. Embora haja livres passagens subterrâneas em algumas quadras, outras não possuem passagem. Dessa maneira, os espaços da área livre da estação são importantes trajetos de circulação entre os cidadãos, sejam eles usuários do METRÔ-DF ou não. Em Taguatinga, a passagem subterrânea na Praça do Relógio divide esta praça da principal área comercial da cidade.

Embora haja várias faixas sinalizadas no centro de Taguatinga, diferentemente do que ocorre na Asa Norte e Asa Sul, por meio da via do Eixo, os livres espaços do metrô permitem a circulação aos cidadãos. Esses espaços são utilizados por vários sujeitos e estão relacionados à garantia de suas cidadanias.

No Metrô-DF, as tecnologias de videovigilância atuam como ferramentas de controle, a fim de prever contravenções. Por outro lado, esse olhar inspecionar, diferentemente do panóptico, possui tecnologia de inspeção que dispensa o olhar preciso daqueles que controlam a fim de sinalizar futura contravenção.

Em relação às tecnologias audiovisuais que são utilizadas pelos próprios usuários, o que insere a segurança na dissolução do controle institucionalizado, previsto pelo panóptico, e pode ser compreendido como o sinóptico, ou seja, o olhar das massas sobre poucos, é utilizado no interior de trens, como apontou o colaborador **D**, como um aspecto perverso da sexualização. Nesse mesmo sentido, **D** denuncia as práticas de *frotteurismo* nas interações cotidianas entre os usuários desta instituição.

Também compreendo que a atuação do CSO, no interior de estações e trens, é necessária e alinha-se às medidas de controle e de segurança do usuário, bem como da própria instituição. Além disso, o poder de polícia, atribuído a esses profissionais, bem como a possibilidade de atuação em medidas de primeiros socorros relacionam-se à garantia de cidadania dos usuários em casos que a atuação de outros profissionais, como médicos e policiais militares, poderia, em função de tempo e outras questões, representar entrave à cidadania dos usuários do Metrô-DF.

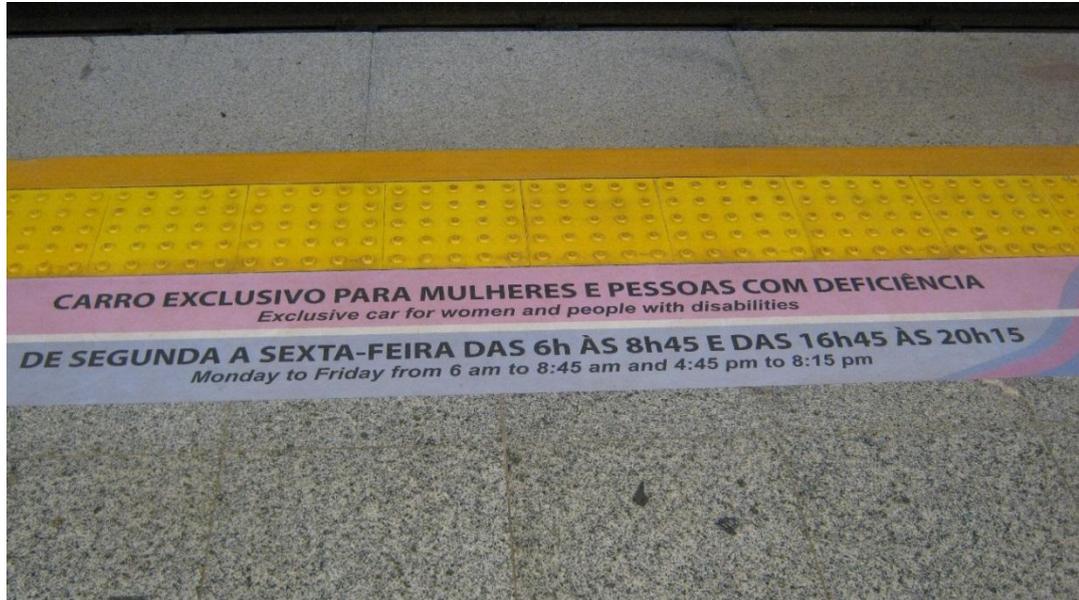
⁴⁶ O “Eixão” é uma via central de passagem de automóveis, sem sinalização, que separa as quadras 100 e 200, dos bairros Asa Norte e Asa Sul, com três faixas de passagens, em Brasília. A via é uma alternativa para os que precisam transitar de norte a sul no Plano Piloto e facilita o acesso ao Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek.

4.5 Análise 4: outros aspectos de cidadania

Nesta seção, analiso outros aspectos de cidadania, com base nos dados gerados: fotografia de placas, conversações gravadas em grupo focal e entrevista semiestruturada, que foram obtidos conforme o recorte do objeto de estudo proposto nesta dissertação, sobre os direitos e deveres dos usuários: cidadania feminina, práticas de comércio, mendicância, e bloqueio, entre os usuários, ou impedimento à passagem nos espaços de circulação.

Durante o processo de coleta de dados no metropolitano do Distrito Federal, o METRÔ-DF inaugurou vagões diferenciados para os usuários. Além disso, inseriu, no chão das estações, informações relativas aos referidos vagões. O informe no chão visa demarcar o espaço, diferenciado, às mulheres, que possuem o direito do carro exclusivo (Figura 14). Além disso, em horário de pico, observei a presença de membros do Corpo de Segurança Operacional (CSO), impedindo que homens entrassem, assim, nesse vagão.

Figura 14 – Cidadania diferenciada no metropolitano do DF



Fonte: estação 108 Sul, setembro de 2013. Acervo do autor.

As cores utilizadas, juntamente com as mensagens sobre o funcionamento desses trens, direcionam-se ao seu público-alvo⁴⁷. Em função do evento internacional que ocorreu em 2014 no Brasil, a Copa do Mundo, os informes também foram traduzidos para a língua inglesa.

Sobre essa questão, os professores colaboradores que participaram do grupo focal I, refletiram a respeito desse aspecto da cidadania. A seguir, foram analisados trechos reveladores sobre os carros exclusivos para as mulheres no Metrô-DF.

Grupo Focal I

- 1 *E: já, já andei. E eu quando eu estava acompanhada, eu estava sempre acompanhada com um*
- 2 *menino, que é um amigo, então, eu preferia ir com ele do que sozinha. Porque querendo ou não se*
- 3 *alguém viesse a se meter a besta, ele ia me proteger, digamos assim. Mas, eu não uso com*
- 4 *frequência esse vagão, mas eu já usei, sim, quando estava precisando eu já usei.*

- 5 **Entrevistador:** *e o que você acha desse vagão em relação às mulheres? Você concorda com esse*
- 6 *vagão exclusivo? O que você pensa sobre isso?*

- 7 *E: concordo. Concordo porque as pessoas não respeitam [...] as pessoas não respeitam as outras.*
- 8 *Só que é pouco, não é? Por que um vagão só para mulher? Tudo bem. Mas o tanto de mulher que*
- 9 *pega o metrô?*

- 10 **Entrevistador:** *é só um vagão? Como é?*

- 11 *E: é um vagão...*

- 12 **Entrevistador:** *e ele passa, tem uma frequência de horário?*

- 13 *E: não.*

- 14 **D:** *não. É no mesmo trem, só que um trem é dividido em cinco, seis vagões. Aí um vagão, que é o*
- 15 *primeiro, no caso, sempre é o primeiro, as três primeiras aberturas, que é o primeiro vagão, são*
- 16 *destinadas às mulheres, em horários como eu te disse, de pico, de 7h30 até às 9h, das 17h30 até às*
- 17 *19h, parece.*

- 18 *E: até às 20h15.*

- 19 **D:** *até às 20h15. Aí depois não tem mais...*

⁴⁷ Embora eu tenha consciência de que as cores deste anúncio, no chão, direcionam-se ao *viewer* ao qual essa mensagem se destina, não compartilho dessa ideologia que visa estereotipar e tornar absolutos conceitos relativos ao que representa ser homem ou ser mulher na sociedade contemporânea.

Essa colaboradora afirma sentir-se desprotegida, quando menciona a necessidade de ter a presença de um homem ao seu lado para protegê-la. Não justifica o uso desse carro exclusivo, talvez em função dos horários de uso, e posiciona-se a favor do carro, mas não o compreende como uma solução para o problema: “Só que é pouco, não é? Por que um vagão só para mulher?” (linha 8).

Acrescento a essa discussão posicionamento do colaborador do Corpo de Segurança Operacional sobre o vagão exclusivo para mulheres e pessoas com deficiência.

Entrevista realizada com um membro do Corpo de Segurança Operacional (CSO) no dia 02 de outubro de 2014

- 1 *F: olha só! O:: Essa ideia de colocar um carro é:: exclusivo para as mulheres ela advém do Rio de*
- 2 *Janeiro. No Rio de Janeiro já existe esse trem onde inclusive o vagão, vagão não porque o metrô*
- 3 *trabalha com carro, né? É:: ele transporta pessoas, então a gente trabalha com a nomenclatura de*
- 4 *carro. Lá tem um carro exclusivo, inclusive pintado de rosa, né? É:: até colocaram essa ideia de*
- 5 *pintar o carro de rosa, só que no fluxo, no contrafluxo, ele vai ser o último, então pode causar um*
- 6 *constrangimento para as pessoas. Então essa ideia veio do Rio de Janeiro, aí o que que acontece, é::*
- 7 *a gente tinha pouquíssimas reclamações de mulheres sendo molestadas dentro do trem...*

Segundo **F**, a iniciativa de inserir um carro exclusivo para mulheres no Metrô-DF orientou-se a partir da experiência do estado do Rio de Janeiro. A referência à coloração rosa: “inclusive pintado de rosa, né?” (linha 4), revela relação estereotipada de sentido dessa cor com o universo feminino. Segundo ele, diferentemente do contexto do Metrô-DF, a ideia de um vagão de cor rosa causaria um “constrangimento para as pessoas” (linha 6). O termo “as pessoas” revela o seu caráter universal, o que permite generalização de sua suposição.

A seleção vocabular “constrangimento”, para explicar a diferença de atitude no Metrô-DF, em relação à coloração desse carro, refere-se a alguns homens, mas encobre a sua ideologia por uma seleção vocabular que tende à universalização desses atores sociais “as pessoas”. Nesse sentido, o discurso de **F** contraria-se ao discurso de alguns colaboradores deste estudo. Para validar a sua argumentação, ele utiliza o grau absoluto para o adjetivo “pouco” (linha 7), o que sugere, até esse momento da conversação, o fato de essa medida não ser justificável.

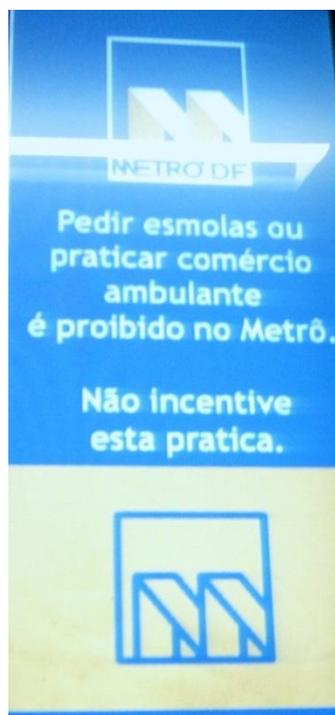
1 *F: tá tendo uma campanha. Porque começou lá em São Paulo, um cidadão que resolveu fazer uma*
 2 *gracinha e aí caiu na rede social, e hoje basta um celular que vira rastilho de pólvora, né? Então*
 3 *isso deu uma: é:: repercussão muito grande e, principalmente, depois da questão da pesquisa do*
 4 *IPEA que, pra mim, foi uma pesquisa muito mal feita. Vamos colocar dessa forma que, é, depois*
 5 *falaram que estava invertido o gráfico, que não sei o que, que as mulheres, as mulheres mereciam*
 6 *ser estupradas, aquela coisa toda, né? Aquilo deu uma repercussão muito grande. Mas antes disso*
 7 *já existia a ideia de colocar o carro feminino, pra que as mulheres tivessem realmente essa: é::*
 8 *essa:: possibilidade de ficarem mais tranquilas, vamos colocar assim. Só que tem muito que*
 9 *preferem ir no outro.*

10 **Entrevistador:** *você acha que as pessoas têm respeitado esse vagão?*

11 *F: não. Essa que é a grande questão. No início a gente fez uma campanha muito grande para que se*
 12 *respeitasse o carro feminino é:: e:: a gente consegue aqui na estação central impedir que os homens*
 13 *entrem nesse carro, a partir de Galeria nós não temos como fiscalizar. Então os homens entram e as*
 14 *mulheres acabam é:: não reclamando no sentido quando ele entra, ela faz, ela liga para o centro de*
 15 *controle e fala “tem um homem dentro do carro feminino” só que a gente não tem segurança em*
 16 *todas as estações para tirar essa pessoa. Então, é:: tem duas situações aí, a pessoa que não está*
 17 *nem aí pra legislação, e ela realmente quer entrar no carro que tá mais próximo dela, e de*
 18 *preferência, o (?) carro que só tem mulher...*

A Figura 15 ajudará a refletir outros aspectos acerca da questão da cidadania diferenciada:

Figura 15 – Proibição de comércio ambulante e de mendicância



Fonte: Estação 108 Sul, setembro de 2013. Acervo do autor.

Esse informe sobre as proibições de práticas comerciais no Metrô-DF (Figura 15) foram apresentados aos professores colaboradores, que, após reflexão, chegaram posicionaram-se da seguinte maneira:

Grupo focal I

Sobre a mensagem: “Pedir esmolas ou praticar comércio ambulante é proibido no metrô. Não incentive essa prática.”

1 **B:** eu já vi, é::: de um senhor (.) pedindo ajuda (.) ele (..) precisava comprar remédio, se eu não me
2 engano, alguma coisa assim. E::: algumas (..), muito poucas pessoas ajudaram (...)né? Nem todas
3 ajudaram. E::: eu não sei (..) a gente está muito acostumado a ver /a pedir esmolas, comércio
4 ambulante, dentro dos ônibus, né? Dentro do metrô você realmente não vê porque tá proibido.
5 Quando você vê, quando você percebe essa prática, é totalmente assustador, as pessoas não
6 acreditam! Né? Não sei se eu estaria de acordo ou não, acho que depende muito do / do / do que a
7 pessoa, nesse caso / desse pai que precisava do remédio pro filho: (...) não sei (..) Eu acho que é
8 uma exceção, como se fosse uma exceção assim (.) da regra assim, não sei...

9 **A:** então, se ela existe no metrô, ela devia / predominar também nos outros, por que o ônibus tem e
10 o metrô não pode? O que que há de especial no metrô que não pode/ que as pessoas entrem e
11 deparem (.) / mostrem a realidade e peçam uma ajuda. Isso é humanização, assim, meio que isso
12 aqui é um lugar seletivo e nunca pode ter isso. Nós convivemos todo momento com isso: no
13 semáforo, no banco, em todos os lugares. É uma prática que o brasileiro tá todo dia deparando. Na
14 porta da sua casa você encontra isso [...] É claro que gera incômodo e tal (..) mas, gente, e aquela
15 pessoa, é o próximo que tá ali, e aí? É uma questão a pensar: (.) por que só o metrô tem?

16 **B:** comércio ambulante eu até entendo porque é proibido comer. Já está especificado que é proibido
17 comer, então o comércio ambulante também seria proibido. Agora a questão da esmola, pedir uma
18 ajuda, no caso do pai necessitado (...) né? Seria (..) não sei.

19 **C:** eu acho que o metrô também é o lugar privilegiado pra quem pede esmola, porque você paga
20 uma passagem só e fica no sistema o dia todo, né? Ai numa estação você desce passa para outro
21 vagão, você desce e passa para o outro vagão, né? Terminou a viagem, você passa para outro trem.
22 E assim você fica o dia todo, né? Agora a questão da / da / da esmola, não (..) por ser no metrô, né?
23 (..) É (..). Mas assim, as consequências (.) Luís Gonzaga e Zé Bento fizeram uma música, dizendo
24 que (.) quando você dá uma esmola pra um homem que é são (..) ai tem dois / dois efeitos: ou você
25 mata o cidadão de vergonha ou você vicia (..) esse cidadão (.), né? Ai o metrô trabalha mais ou
26 menos (.) com as consequências disso... [...] ele não fala: “não dê esmola”; ele fala, “não incentive
27 essa prática”. Ou seja [...], você dá a esmola, você incentiva com que a pessoa continue pedindo (..) né?
28 [...] apesar de às vezes nem haver essa necessidade, mas é uma maneira muito fácil de voltar
29 para casa com (..) é/ com um valor que nós não conseguimos, né? Com duas turmas de trabalho em
30 uma sala de aula em pé, né? Então, assim, acho que a questão da esmola (...) é/é justamente os
31 efeitos que ela gera, não exatamente por ser no metrô, né? Mas em qualquer ambiente [...].

32 **C:** não, eu não dou esmola.

33 **B:** não, e nem compro nada.

34 **A:** eu dou esmola. Porque eu acredito que (.) / que (..) ai vem o lado da fé e da religião. Que se Deus
35 me favorece uma parte, eu te favoreço mesmo que você seja (?) e não necessite, não cabe eu te
36 julgar [...].

37 **B:** *bonito*

38 **A:** *então esse é um lado mais de fé, né?*

39 **C:** *a gente avalia as situações também, né? A gente fala “num dô”, mas às vezes a gente dá sim, né?*

40 **A:** *mas por esse anúncio meio que ele fica meio isento, né? [...] “Não incentive”, mas ele não está*
 41 *te proibindo de não ajudar. “Não incentive essa prática”, então fica no ar, né?*

Embora justifique a sua argumentação na dúvida, **B** revela que essa proibição depende da situação. Ou seja, é um aspecto da cidadania diferenciada, afinal, é um “pai de família” (linha 7 e 18). Ou seja, na ausência de direitos que, de fato, tornem o cidadão completo, segundo **B**, mendigar seria uma exceção.

A justifica a aplicação dessa regra em função de uma padronização aos outros meios de transporte. O adjetivo “humanização” (linha 11) justifica o discurso fraterno de **A** e sua perspectiva cidadã cristã.

O discurso de **C** sobre a esmola é uma crítica ao assistencialismo governamental brasileiro, uma vez que o cidadão não é pleno, pois não goza de direitos básicos que o Estado deveria lhe dar. Em função da ausência de certos direitos, o assistencialismo surge como uma alternativa, que “mata” ou “vicia” o cidadão (linha 24-25). “Mata” no sentido de tirar-lhe sua existência como tal, afinal, cidadão é aquele que deveria possuir garantidos direitos sociais, civis e políticos, e não aquele que recebe “retalhos” de direitos, por exemplo, materializados em ofertas assistencialistas.

A Figura 16 apresenta os informes visuais presentes nas portas de entrada e saída dos carros do Metrô-DF. A seta de cor verde indica o lado em que o passageiro deve desembarcar. A seta em vermelho, cortada por um traço, indica a proibição de sair, essa porta está destinada ao embarque dos usuários que aguardam nas plataformas os carros. Logo abaixo está inserida a reflexão dos usuários a respeito desses informes.

Figura 16 – Informes visuais na porta dos carros



Fonte: Estação 108 Sul, setembro de 2013. Acervo do autor.

Grupo focal I

Colaboradores refletindo acerca dos informes visuais, indicando, cor verde – passagem liberada; e cor vermelha – impedimento de passagem na porta dos trens:

- 1 **B:** *o objetivo é / O objetivo é facilitar o trânsito, né? Na entrada e saída de passageiros. Mas, você*
- 2 *vê que isso não acontece (risos). E as pessoas não conseguem nem entrar nem sair. (risos)*
- 3 **C:** *é::*
- 4 **B:** *então já é complicado. Quem quer entrar, já tá ali todo mundo entrando no mesmo lugar, na*
- 5 *frente, e você que tá tentando sair, sai pelas bordinhas, pelas laterais, tentando não ser jogado pra*
- 6 *fora, ou ser retornado né? Que dependendo da quantidade de gente é complicado. (risos)*
- 7 **B:** *[vé elas até veem, o problema é que ninguém respeita.*
- 8 **A:** *[ninguém respeita.*
- 9 **C:** *iss::o não é muito prático. A ideia é boa, mas no dia a dia (...) Se você tem 40 pessoas pra entrar*
- 10 *e 40 pra descer.*
- 11 **B:** *[é*
- 12 **A:** *[é... e você tem 10 minutos pra chegar ao trabalho, não dá realmente também para esperar ela*
- 13 *sair (risos).*
- 14 **A:** *[você vai*
- 15 **B:** *[entrando*
- 16 **B:** *[é:: você entra por onde der.*
- 17 **A, B, C:** *(risos)*

18 **B:** *o buraco que abrir você vai passando [...] (risos).*

19 **A:** *é...*

20 **A:** *o primeiro sou eu, o outro é problema dele (risos)*

21 **A, B, C:** *(risos)*

Há consenso entre os colaboradores de que transgredir os anúncios visuais sobre a direção do fluxo dos usuários nas portas não representa impedimento à cidadania, uma vez que não há espaço para as pessoas passarem. Nesse sentido, o cumprimento dessa norma por parte dos usuários, para que as interações impliquem o conceito de cidadania, depende de um aspecto da cidadania anterior a este, o direito a transportes de qualidade que atendam, de fato, ao contingente de pessoas que o utilizam.

O riso, nessa conversação, permite, discursivamente, tornar a proibição aceitável, justificável segundo eles, em função da grande quantidade de pessoas, que impedem a circulação. Ele representa, na perspectiva da piada, o estopim para que, por exemplo, no caso de piadas preconceituosas, abra-se, na língua, um espaço, ilegítimo, mas momentaneamente aceitável, para assimetrias discursivas, que implicam assimetrias sociais. Nesse sentido, o riso pode ser associado ao que Barbosa (1992) chama de aspecto linguístico do “jeitinho brasileiro”, em que, pela sua própria língua/discurso, o brasileiro encontra brechas para tornar o proibido momentaneamente e coletivamente aceitável. Assim, o diminutivo em “sair pela bordinha” (linha 5), diante da subjetividade, “primeiro sou eu...” (linha 20), articula-se ao jeitinho, ou seja, não é o caso de “dar um jeito”, uma alternativa criativa para um problema, mas, simplesmente, burlar as leis.

Vale ressaltar que, nessa conversação, o riso constitui mecanismo significativo nas interações, pois ele inicia-se com o primeiro colaborador e repete-se com todos os outros, o que nos revela grande engajamento nessa interação, de maneira que os sentidos dos colaboradores, naquele momento, sobre a questão dos anúncios nas portas, convergiam para o descumprimento da norma, com a qual um deles concorda: “a ideia é boa” (linha 9).

Os colaboradores acordam que todos os usuários infringem a norma em função do grande contingente populacional e da correria do dia a dia, o que é revelador das interações contemporâneas, se observadas a partir do individualismo, em que os contextos urbanos, em sua função atrativa para grande contingente populacional, enfraquece a identidade local e

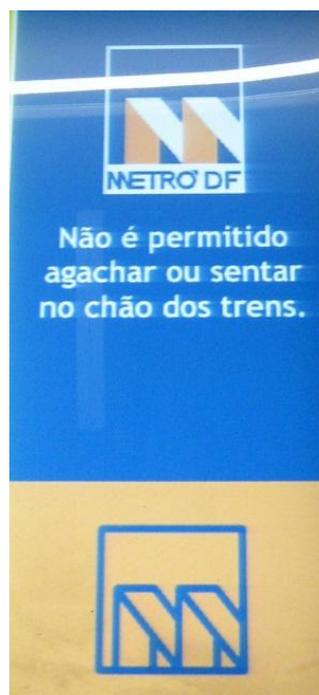
tende a determinado estilo de vida em que as interações não são tão engajadas, revelando-se superficiais, na deslegitimação e não reconhecimento do outro: “o primeiro sou eu”.

Grupo focal II

Colaboradora refletindo sobre as interações entre funcionários do Metrô-DF e usuários:

- 1 *A: a minha interação com o pessoal do Metrô-DF é boa tarde, boa noite. Da vez que eu precisei,*
 2 *que o cara tava dentro do vagão feminino, que foi no dia que teve greve, que um monte de homem*
 3 *entrou no vagão feminino, e tudo isso, e que eu precisei reclamar, o guardinha lá da estação do*
 4 *metrô, eu gritando, desesperadamente: “Oh guardinha”, “oh guardinha”, vem aqui. E eu, acredito*
 5 *eu, que o cara, o maquinista, tenha esperado para que o guardinha viesse resolver o problema pra*
 6 *colocar os homens pra fora, mas o guardinha não desceu as escadas, né, pra entrar no vagão, nem*
 7 *nada disso, ele ficou lá de cima, da plataforma lá de cima, gritando com os homens pra que eles*
 8 *pudessem sair. Eu não sei se eles ficaram envergonhados, por conta disso, eles saíram ou o que...*
 9 *mas o guardinha mesmo só ficou lá na parte de cima mandando sair e me perguntou: “o que você*
 10 *quer que eu faça?”, eu falei: “uai, que você tire os caras daqui, isso aqui é o vagão feminino, eu*
 11 *tenho direito das 6 às 8 da manhã”, ai ele: “ah meu filho, sai daí, sai daí”, só.*
- 12 [...]
- 13 *Ai o cara saiu e os outros saíram também que estavam, o maquinista fechou as portas, e o vagão*
 14 *seguiu. Depois que eu desci aqui na estação, não sei se eles voltaram ou o quê. Inclusive, as*
 15 *mulheres que estavam dentro do vagão feminino me chamavam de louca: “assim, qual é problema*
 16 *do cara tá aqui, num tem espaço lá atrás”, eu falei: “senhora, é um direito meu, eu consegui esse*
 17 *direito de ter um vagão especial pra mim, se a senhora quiser ficar lá com o outro cara, então vá*
 18 *pro outro vagão, não me importo não, pode ir. [...] E o vagão seguiu com as mulheres no vagão e os*
 19 *homens foram lá pro outro vagão [...].*

Figura 17 – Comportamentos proibidos



Fonte: Estação 108 Sul, setembro de 2013. Acervo do autor.

- 1 **A:** eu vejo essa prática. Eu mesmo nunca sentei não, mas (...) e aí?(...) É estranho também. Porque
 2 querendo ou não o vagão ali, como as portas são amplas, muito grandes, não tem como colocar
 3 muitos assentos, e assim (...) quando você pega / da mobilidade de um lugar pro outro, a distância é
 4 muito grande. Então assim (...) pra uma pessoa que tem problema, fica difícil, ele não pode sentar.
 5 Os jovens, por exemplo, eles querendo ou não, eles começam a sentar.
- 6 **B:** e a maioria dos que se sentam são cri / são jovens que estão indo pra escola, estão voltando da
 7 escola, e que se agacham e se sentam, inclusive perto das [portas
- 8 **A:** [isso, perfeito
- 9 **B:** atrapalhando entrada e saída das pessoas. Isso é comum, já vi, inclusive, pessoas reclamando:
 10 “você pode levantar, por favor, que você tá atrapalhando a passagem da porta” ou “tá muito cheio,
 11 será que você pode levantar pra criar mais espaço dentro do vagão?” Vejo isso com frequência.
- 12 **C:** [...] É o tipo de comportamento que vai influenciar o conforto do outro usuário.

Todos os colaboradores concordam com a proibição, relativa ao ato de sentar no chão. Eles acordam que sentar no chão atrapalha as pessoas em seus percursos de ir e vir no interior dos vagões, inclusive, porque essas pessoas costumam sentar-se perto da porta de entrada ou de saída.

O colaborador **B** aponta as crianças como maioria daqueles que têm essa prática, o que é interessante, pois nos permite pensar sobre a conduta, muitas vezes dita pelos adultos, indisciplinada, das crianças, e o seu *status* de cidadania, especialmente no que se refere ao cumprimento de deveres e à construção de uma consciência cidadã.

Por fim, o último colaborador afirma que o ato de sentar no chão influenciará outros usuários a terem a mesma prática, o que poderá ser justificado, socialmente, pelo seguinte discurso: “mas todo mundo senta mesmo”.

Esses outros aspectos do discurso de cidadania do Metrô-DF, apresentados nesta seção, também são característicos do discurso contemporâneo de cidadania em centros urbanos. O discurso sobre a cidadania feminina representa, na contemporaneidade, uma reação à fragmentação dos direitos que foram garantidos às mulheres ao longo dos séculos. Nas cidades, em que as mulheres têm ocupado espaços que, por exemplo, anteriormente eram prestígio do gênero oposto, a sua garantia igualitária de direitos ainda é limitada. No entanto, esse caráter desigual, antagonicamente, articula-se ao discurso da cidadania diferenciada, o que, a meu ver, embora seja uma alternativa momentânea para o problema da desigualdade, acaba por legitimar ainda mais a sua dita fragilidade.

A proibição quanto à prática de comércio no Metrô articula-se, veladamente, ao discurso de higienização das cidades, que pretende limpá-las para as categorias diferenciadas de cidadãos, excluindo, desse processo, os atores sociais marginalizados.

A problemática sobre o contingente de pessoas em relação às passagens no interior de trens e estações, embora tenha, por um lado, revelado nesta seção, o aspecto ambivalente entre as interações dos usuários, por outro denuncia a precariedade do sistema de mobilidade, em relação à garantia de transporte que atenda o contingente populacional real.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O binômio *vigiar e punir*, associado a este estudo, não representa um olhar diacrônico ao Metrô-DF, mas uma leitura possível que visa compreender, por meio de resgate das características da sociedade disciplinar e de controle, orientação sobre questões relacionadas à disciplina, à punição e à normatização, nesse ambiente institucionalizado contemporâneo: o Metrô-DF. Nessa perspectiva, resgato a disciplina, bem como a investidura na vigilância, instrumentos de poder que reificam as sociedades disciplinares para, assim, adentrar em uma reflexão crítica, à luz da contemporaneidade, a respeito do conceito institucionalizado de cidadania vigente no Metrô-DF.

Retomo a minha experiência, quando fui usuário do Metrô-DF, para revelar que percebo o posicionamento de cidadania desta instituição atrelado a um projeto civilizador nos modelos contemporâneos de cidade. Esse discurso, relacionado à noção de educação, conforme alguns colaboradores relataram, o membro do Corpo de Segurança Operacional e conforme a minha própria experiência, quando presenciei um usuário sendo abordado pela administração do Metrô-DF, faz-se necessário em função de eles acreditarem, e eu concordo em parte com essa afirmação, que os usuários não têm educação, o que significa dizer que a sua conduta revela-se diante de descumprimento da norma, falta de percepção coletiva e atos de impolidez.

Não considero, no entanto, neste estudo, que a impolidez seja genuína da cultura brasileira ou brasiliense, ou, ainda, que esteja relacionada diretamente à falta de escolarização, ou aos problemas educacionais. Na verdade, o conceito de polidez está para o conceito de alteridade cultural, ou seja, constrói-se a partir de manifestações culturais diversificadas, e não a partir de prescrições.

Essa afirmação, camuflada no discurso que separa dois grandes abismos no Brasil: o que é popular, compreendido, muitas vezes, como “ralé” e o que é nacional, muitas vezes determinado por uma “elite”, que também revela o abismo entre o negro e o branco, é falaciosa e representa uma afronta à nossa cidadania nacional. Embora ela não seja uma afirmação genuína sobre a nossa cultura, não posso negar que ela manifesta-se muito representativa nas nossas práticas sociais. Assim, segundo Debrun (1990, p. 2):

[...] o *discurso nacional* não vai, como querem imaginar, ao encontro de um anseio genuíno das camadas populares. Se fosse o caso, as elites portadoras do nacional se limitariam apenas a formular e sistematizar como os intelectuais, segundo Gramsci sentimentos e aspirações comuns a todos; teríamos, então, o nacional-popular. Ou

seja, o consenso de muitos em torno de certos valores; e a identidade nacional definida, em nível coletivo, como sendo o próprio consenso, e, em nível individual, como a participação de cada um nesse consenso. Mas tal não é o caso: o que é nacional, no Brasil, não é popular; e o que é popular não é nacional. O elemento popular se exprime através de várias identidades, religiosas, lúdicas etc., sim, baseadas no consenso dos seus participantes. O conceito de nacional-popular é vazio, pelo menos na atualidade brasileira.

Esse aspecto de nossa identidade não fortalecida bem como o lado negativo do “jeitinho brasileiro” — ou seja, quando o jeitinho é sinônimo de transgressão, ou ainda, em casos de contravenções —, podem impedir o exercício da cidadania para que vigore o aspecto mais característico da brasilidade nas interações: a cortesia. Esse cenário não é diferente da Capital do Brasil, que reúne diversas identidades representativas desta nação.

Percebi, por parte de quase todos os colaboradores, durante as entrevistas individuais e a realização de grupos focais, o discurso de cidadania cristão, de ajuda ao próximo. Eu, no entanto, não compartilho desse mesmo discurso, pois acredito que ele encobre uma ideologia cristã à brasileira, que surge completamente contrária aos preceitos democráticos de um Estado de Direito bastante posterior a um estado teocrático medieval, em que o termo direito, contido na abrangência da cidadania tende à sua banalização, quando as pessoas confundem direito, à luz de senso crítico, com as suas opiniões ou preconceitos.

Posiciono-me sobre o conceito de cidadania como um dos colaboradores apontou neste estudo, a favor de um conceito jurídico, democrático e laico, instituído a partir de normas que deveriam ser cumpridas no Metrô-DF, especialmente, a partir de uma perspectiva coletiva. Nessa perspectiva, sou a favor das seguintes proibições versadas pelo Artigo 14, do Decreto 26.516: “ultrapassar a faixa de segurança”, “viajar em lugar não destinado ao usuário”, “quebrar, danificar escrever ou desenhar nas instalações ou equipamentos pertencentes ao Metrô-DF”, “usar de linguagem licenciosa, desrespeitosa ou ofensiva a qualquer pessoa, proceder de modo a molestar ou prejudicar o sossego e a comodidade de usuários ou empregados”, pois estas se articulam, respectivamente, a questões de segurança do próprio usuário, à defesa de patrimônio público e ao uso de uma linguagem “cidadã”, que dispensa o baixo calão.

No entanto, algumas normas deveriam ser repensadas ou reformuladas, para que possam ter melhor eficácia, ou para que não camuflem, por meio de seu discurso hierárquico, desigualdades sociais ou legitimem preconceitos. Por exemplo, combater a mendicância por meio de “qualquer prática de comércio” é mascarar uma prática excludente. Também considero questionáveis as seguintes proibições: “consumir bebidas nas dependências das

estações e nos trens”, “transportar animais exceto cão-guia para portadores de deficiência visual”. Não vejo problema no consumo de água no interior das estações e trens. Essa prática revela-se, inclusive, necessária para a saúde e o bem-estar do usuário, especialmente em dias quentes. Em relação ao transporte de animais, questiono essa proibição em função de ser autorizado o transporte, sobre algumas restrições, de alguns animais como gatos e cachorros em viagens aéreas nacionais ou internacionais.

1. qual é a concepção de cidadania veiculada pelo Metrô-DF?

O Metrô-DF revela conceito de cidadania polissêmico, mas, com base no recorte realizado por meio deste estudo, referentemente aos direitos e obrigações dos usuários, sobretudo, engajado no discurso educacional e nos preceitos modernos de civilidade, em que a higiene e a segurança são os pilares desse discurso. Esses aspectos de cidadania relacionam-se ao contexto o qual o Metrô-DF faz parte, ou seja, o contexto urbano contemporâneo de cidade. As próprias câmeras de videovigilância sobre os usuários, que se justificam no discurso contemporâneo sobre o risco, dispostas nas plataformas de embarque e em outros ambientes de seu espaço público e privado, investidas por uma unidade de monitoramento central, localizada em Águas Claras, refletem esses aspectos. Além disso, esse discurso tem teor civilizatório, a fim de instruir/educar por meio de informes verbais e não verbais os seus usuários.

Em relação à garantia da cidadania, acredito que os sistemas de videovigilância modernos são importantes na medida em que eles se articulam à denúncia de contravenções e crimes. Eles são um mal necessário que recaem sobre os possíveis riscos contemporâneos. No interior dos carros do Metrô-DF, conforme este estudo revelou, não há câmeras de segurança, o que compreendo como deficiência quanto à garantia desse aspecto da cidadania aos usuários.

2. como esse discurso é distribuído no interior das estações e carros?

Ocorre processo de ressemiotização do Decreto 26.516 para a sua transposição em placas e informes sonoros. Durante esse processo, há alteração em relação à função da linguagem, a fim de mitigar o ato impositivo das mensagens distribuídas, por meio de discurso de polidez, inclusive, utilizando o próprio termo “cidadania” para dar coerência aos

seus informes. Acredito que essa alternância, em relação à função comunicativa, trabalha, juntamente com o discurso de polidez, a fim de mitigar o seu ato impositivo.

Assim, as normas que deveriam reger as interações nesta instituição são ressignificadas pelos usuários, que têm conceitos próprios sobre os informes. Essas negociações às vezes geram mal entendidos ou reações contrárias aos preceitos de cidadania divulgados por essa instituição.

3. como o usuário do Metrô-DF compreende, a partir de processos interacionais, o discurso de cidadania veiculado pelo Metrô-DF?

Embora haja, na sociedade contemporânea, apelo visual excessivo, isso não significa que os *viewers* estejam preparados para compreenderem o "universo visual", ou que este transmita, de maneira coerente, sentido, como é o caso das placas educativas do Metrô-DF, ao *viewer*. Isso significa que, assim como a cidadania, os sentidos revelados por recursos multimodais exigem que sejam rompidas barreiras que perpassam o seu aspecto literal, ou seja: se a leitura exige muito mais do que processo de decodificação de elementos verbais, a multimodalidade exige processo de letramento visual. Ambos esses processos demandam, por meio de educação, reflexão, posicionamento crítico, aspectos essenciais à compreensão dos direitos e obrigações dos ditos cidadãos.

De fato, vivemos a transposição de um paradigma monomodal para outro multimodal, cujos sentidos revelam-se não apenas pela linguagem verbal, mas por toda uma organicidade de aspectos não verbais das interações: em relação às conversações/interações refiro-me a gestos, tom de voz, expressões faciais, expressão corporal etc. Em relação a informes visuais, refiro-me a cores, sons, *layouts* de páginas e toda as características estáveis de determinados gêneros, que os distinguem de outros e veiculam sentidos. Isso não significa que as semioses anteriormente não eram multimodais, elas sempre o foram; a grande mudança, no entanto, refere-se à própria percepção dos atores sociais contemporâneas, que se alterou, especialmente, com base nos avanços tecnológicos dos últimos séculos.

Essas reflexões são importantes para compreender que os informes de cidadania veiculados pelo Metrô, embora se articulem ao novo paradigma multimodal, em que a máxima "uma imagem vale mais do que mil palavras" vigora, devem ser reformulados para que o *viewer*, usuário do Metrô-DF, ressignifique essas mensagens. Além disso, a escola tem papel fundamental nesse processo, pois é importante que ela esteja preparada para iniciar processo de letramento visual, além da alfabetização e dos modelos tradicionais fracassados, a

fim de que as cidadanias(s) sejam garantidas. Alguns usuários frequentes do Metrô-DF relataram não perceberem alguns informes ou, simplesmente, não terem parado para refletir acerca destes e de como as suas interações relacionam-se ao discurso de cidadania.

Algumas definições sobre cidadania nesta instituição são conflitantes com alguns conceitos de cidadania compreendidos pelos usuários. Nesse sentido, alguns usuários infringem a norma estabelecida, pois, apesar das regras desta instituição, as interações estabelecidas entre eles e a instituição são negociadas. Por exemplo, usuários relataram não enxergarem problema em relação ao fato de muitos sentarem-se no chão dos carros, quando não há espaço. Outros usuários afirmaram ser desnecessária a medida que impede o usuário de se alimentar no interior dos trens ou em relação à proibição do ato de mendicância. Sobre esses posicionamentos, sou a favor das normas do Metrô-DF, mas expresso algumas ressalvas.

Em relação à proibição de agachar ou sentar no chão dos carros, considero o impedimento necessário em função de essas práticas atrapalharem a mobilidade dos usuários no interior dos carros. Além disso, a falta de assentos não justifica, ou não deveria justificar esse ato, uma vez que a disposição destes é similar aos metroviários de outras cidades e de outros países, onde não há espaços para todos sentarem, ou seja, o problema não é a quantidade de assentos, mas, talvez, a quantidade de carros em relação ao contingente de usuários. Quanto à proibição de alimentação no interior dos carros, a medida é necessária porque, conforme relatou um dos usuários, o brasileiro possui “histórico” em relação a essas atitudes, ou seja, os usuários poderão jogar lixo no chão. Se os usuários cumprissem a norma de jogar restos de alimentos no lixo, essa medida, de fato, seria desnecessária.

Sobre o ato de mendicância, acredito que os informes a respeito de cidadania estão equivocados ao inserirem, na mesma categoria, a prática de comércio e a prática de mendicância (Figura 15, p. 86). A primeira implica a garantia de cidadania, a partir de exercício ativo de prática comercial do cidadão, que tem, nessa prática a garantia de sua cidadania. Nesse sentido, não concordo que o impedimento às práticas comerciais no Metrô-DF seja uma afronta à cidadania de alguns atores sociais, uma vez que o Metrô-DF, embora seja um local de grande movimentação de pessoas, não é uma instituição com fins lucrativos. A segunda, porém, revela a passividade, o que insere alguns atores sociais no aspecto da indigência, da cidadania incompleta, conforme Carvalho (cf. p. 16), em função de essa prática denunciar a garantia da condição plena de cidadania, uma vez que revela a ausência de alguns direitos a esses atores sociais.

4. como esse discurso institucionalizado do Metrô-DF articula-se ao discurso contemporâneo de cidadania?

O discurso institucionalizado do Metrô-DF reflete aspecto do discurso urbano de cidadania nas cidades contemporâneas. Nesse sentido, as cidades, assim como o ambiente institucionalizado do Metrô-DF, são espaços urbanos cujas arquiteturas são projetadas a toda uma estética civilizatória do poder, onde a(s) cidadania(s) são garantidas, apenas, a tipos diferenciados de cidadãos. Essa estética, assim como os pilares do discurso de cidadania, projeta-se a partir de dois grandes mecanismos de controle social: a vigilância e a higiene. A vigilância é investida nesta instituição por meio de tecnologias inteligentes que detêm olhar de controle sobre os fluxos de pessoas, e que recai, na consciência daquele observado, investidura de seu autocontrole, em função de seu caráter não mais institucionalizado, ou melhor, em função de sua liquefação por um regime de visibilidade em rede. A higiene, por sua vez, é investida em relação aos hábitos dos usuários e também se articula ao próprio discurso de segurança. Ambos relacionam-se a outros discursos, como é o caso do discurso da cidadania diferenciada, a fim de cumprir o seu caráter civilizador e educacional.

REFERÊNCIAS

- ACKERMAN, B. Neo-federalism? In: ELSTER, J.; SLAGSTAD, R. (eds.). *Constitutionalism and democracy*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- ABREU, Ilídia Piairo de. *Delitos Sexuais*. Monografia (Psicologia da Saúde). Universidade Lusíada do Porto, Portugal, 2005.
- ACOSTA, María del Pilar Tobar. *Protagonismo face à inevitabilidade da violência: vozes da rua em Ocas e em O Trecheiro*. Dissertação. Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas. Universidade de Brasília, Brasília, 2012.
- ALVES, Neta Samara. *A percepção visual como elemento de conforto na arquitetura hospitalar*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de Brasília, Brasília, 2011.
- ANGROSINO, M.; FLICK, U. (Coord.). *Etnografia e observação participante*. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- ATKINSON, Paul Anthony. *Handbook of Ethnography*. International Editorial Board. Los Angeles: Sage Publications, 2007.
- BALDRY, Anthony e Thibault, Paul J. *The printed page in: Multimodal Transcription and Text Analysis: a multimedia toolkit and coursebook*. Equinox: London, 2006.
- BARBOSA, Livia. *O jeitinho brasileiro: a arte de ser mais igual que os outros*. Rio de Janeiro: Campus, 1992.
- BAKHTIN. Os gêneros do discurso. In: *Estética da criação verbal*. Tradução Paulo Bezerra. São Paulo: Martins Fontes, 2010.
- BENTHAM, Jeremy. O panóptico. Tomaz Tadeu (org.). Traduções de Guacira Lopes Louro, M. D. Magno, Tomaz Tadeu. 2. ed. Belo Horizonte: autêntica editora, 2008.
- BONI, Valdete; Quaresma, Sílvia Jurema. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*. Vol. 2, nº. 1, janeiro-julho, 2005. p. 68-80.
- BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1990. 210 p.
- BRITO, Álvaro de Azevedo Alves. *Sucintas abstrações sobre a cidadania, à luz de Aristóteles, Hobbes, Weber e Marshall*. Jus Navigandi, Teresina, ano 17, n. 3147, 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/21042>>. Acesso em: 6 nov. 2014.
- BRUNO, F. Contramanual para câmeras inteligentes: vigilância, tecnologia e percepção. *Galáxia*, São Paulo, Online, n. 24, p. 47-63, dez. 2012.
- BUFFON, Marciano. A eternidade do presente e banalização do processo. *Revista Tecnicouro*, Novo Hamburgo – RS, ed. 275, n.2 , ano 34, Abr. 2013.

CAMPOS, Cristine Diniz Campos; DINIZ, Márcio Augusto de Vasconcelos. *Cidadania como participação: por uma compreensão jurídica do conceito*. Anais do XVIII Congresso Nacional do CONPEDI, São Paulo, 2009.

CARVALHO, Débora Jucely. A conquista da cidadania feminina. *Revista Multidisciplinar da UNESP*. Nº 11, Jun. 2011. São Paulo: Saber Acadêmico, 2011.

CARVALHO, Diego Lourenço. *Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do programa Brasília Integrada*. Dissertação (Mestrado). Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil. O longo Caminho*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CIMINO, Laura Fernanda. *A natureza da comunicação bios midiática*. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

CONSTANT, B. *Da liberdade dos antigos comparada à dos modernos*. Revista Filosofia Política, n. 2, p. 9-25, 1985

COSTA, Jurandir Freire. *Ordem médica e norma familiar*. Rio de Janeiro: Graal, 1999.

COVRE, M. L. M. *O que é cidadania*. 3ª ed., São Paulo – SP: Brasiliense, 2005.

DA SILVA, Glauber Vilvert; OLIARI, Deivi Eduardo. *Cromatizando: a influência e aplicação da cor como signo visual na cultura e na promoção de vendas*. Centro Universitário Leonardo da Vinci - UNIASSELVI, Indaial - SC. XXXVI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. Manaus, AM, 2013.

DEBRUN, Michel. A identidade nacional brasileira. Estudos Avançados, v. 4, n. 8, São Paulo, Jan./Apr. 1990.

DE GRANDE, P. B. *O pesquisador interpretativo e a postura ética em pesquisas em Linguística Aplicada*. Eletras, v. 23, n. 23, dez. 2011.

DELEUZE, G. *Conversações*. Trad. de Peter Pál Pelbart. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Belo Horizonte, 1907.

DIETZ, Tracy. *An examination of gender role portrayals in video games: implications for gender socialization and aggressive behavior*, in Sex Roles, Nova Iorque, vol. 38, n. 5/6, 1998 pp 425-442.

DISTRITO FEDERAL. *Decreto Nº 26.516*, de 30 de Dezembro de 2005. 2005.

EMERSON ROBERT M.; FRETZ, RACHEL I.; SHAW LINDA L. *Writing Ethnographic Fieldnotes*. Second Edition, 2007.

FAIRCLOUGH, Norman. *Discurso e mudança social*. Brasília: Editora UNB, 2001.

_____. *Analysing discourse: textual analysis for social research*. London: Routledge, 2003.

FOUCAULT, Michel (1975). *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 28. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

GAGE, John. *Colour as language in Early Abstract Painting in: Colour and Meaning, Art, Science and Symbolism*. London: Thames& Hudson, 2006, p. 241-268.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.

GODOY, A. S. *Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades*. Revista de Administração de Empresas, Rio de Janeiro, v. 35, n. 2, mar./abr., 1995.

GOFFMAN, Erving. *Interactional Ritual: essays on face-to-face behavior*. New York: Anchor Books, 1967.

_____. *A representação do eu na vida cotidiana*. São Paulo: Perspectiva, 1989.

GUMPERZ, J.; HYMES, Dell. *Directions in Sociolinguistics: the ethnography of communication*. New York: Holt, Rinehart and Winston Inc, 1972.

GUMPERZ, J. *Discourse strategies*. Cambridge: Cambridge University. Press, 1982.

HALLIDAY, Michael A. K. *An introduction to functional grammar*. Londres: Hoder Arnold, 2004.

HOLSTON, James. *Cidadania Insurgente - Disjunções da Democracia e da Modernidade no Brasil*. Companhia das Letras, 2013.

IEDEMA, R. Multimodality, resemiotization: Extending the analysis of discourse as a multi-semiotic practice. *Visual Communication*. v. 2, n. 1; p. 29-57, 2003.

JOHNSTONE, Barbara. *Qualitative Methods in Sociolinguistics*. Oxford University Press, 2000.

JÚNIOR, E. M. *O ensino do interesse público na formação de jornalistas: elementos para a construção de uma pedagogia*. Tese (doutorado) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011.

KYMLICKA, W. Citizenship. In: E. Craig (org.). *Routledge Encyclopedia of Philosophy*. London: Routledge, 1998.

KRESS, G.; T. VAN LEEUWEN. *Reading images: the grammar of the design visual*. London: Routledge, 1996.

LUCENA, Bárbara Braga de; ABDO, Carmita Helena Najjar. Transtorno parafílico: o que mudou com o Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais 5ª edição (DSM-5). Programa de Estudos em Sexualidade (ProSex) do Instituto de Psiquiatria do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. *Diagn Tratamento*, 19(2), p. 94-96, 2014.

Marcuschi, L. A. (2003). *Análise da Conversação*. 5ª Edição. São Paulo: Ática.

MARTÍNEZ, Gregório Peces-Barba. *Curso de Derechos Fundamentales: Teoría General*. Universidad Carlos III de Madrid. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1999.

MARSHALL, Thomas Humphrey. *Cidadania, classe social e status*. Tradução de Meton Porto Gadelha. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. 220p.

MATHISON, Sandra. Why Triangulate? In: *Educational Researcher*. Março/1988o. Tradução Renata Anastácio Pinto e Valéria de Carvalho.

MESQUITA, F. G. de. *Créditos adicionais extraordinários abertos por medida provisória* [manuscrito]: uma análise exploratória. Brasília, 2007, 80p.

MONDAINI, M. *Sociedade e acesso à justiça*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2005.

OLIVEIRA, Marcus Aurelio Taborda de; PYKOSZ, Lausane Corrêa. *A higiene como tempo e lugar da educação do corpo: preceitos higiênicos no currículo dos grupos escolares do estado do Paraná*. Currículo sem Fronteiras, v. 9, n. 1, p. 135-158, Jan/Jun, 2009.

OLIVEIRA, Maria Bernadete Fernandes. A noção de verdade e a pesquisa em linguística aplicada: Bakhtin como um possível interlocuto. *Trab. linguist. apl.* v.52, n.2, Campinas, July/Dec. 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. *Declaração universal dos Direitos Humanos* (1948). Brasília: UNESCO, 1998.

PATTO, Maria Helena Souza. *Estado, ciência e política na Primeira República: a desqualificação dos pobres*. Estudos Avançados 13 (35), 1999.

PAULA, de Liana. *A família e as medidas socioeducativas: a inserção da família na socioeducação dos adolescentes autores de ato infracional*. Dissertação (Mestrado). Departamento de Sociologia, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

PETERMANN, Juliana. *Textos publicitários multimodais: Revisando a gramática do design visual*. Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. XXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Uerj – 5 a 9 de setembro de 2005

PLATÃO. *As Leis*. Tradução de Edson Bini. EDIPRO: 1999.

PLATÃO. *Diálogos*: Timeu, Critias, o Segundo Alcebiades, Hipias Menor. Belém: UPPA/GEU, 1986, p. 154.

RESSEL, L. B.; BECK, Carmem Lúcia Colomé; GUALDA, Dulce Maria Rosa; HOFFMANN, Isabel; SILVA, R. M.; SEHNEM, Graciela Dutra. O uso do grupo focal em pesquisa qualitativa. *Texto & Contexto*, Enfermagem, v. 17, 2008.

ROBERTS, Bryan R. A dimensão social da cidadania. *Rev. bras. Ci. Soc.* v.12 n.33 São Paulo fev. 1997.

RODRIGUES JÚNIOR, Adail Sebastião. Metodologia sócio-interacionista em pesquisa com professores de línguas: revisitando Goffman. *Linguagem & Ensino*, v. 8, n. 1, p. 123-148, 2005.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. *Do contrato social*. Discurso sobre a economia política. Ciências Sociais e Filosofia. 7ª Edição. São Paulo: Editora Hemus, 1994.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristovão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*. Ano 1, nº. 1, julho, 2009, p. 1-15.

SAVERIO, Silvia Rodrigues da Silveira. *Justiça restaurativa como meio de assegurar maior efetividade na solução de conflito no curso da execução penal*. Dissertação (Mestre em Direito) Universidade Estácio de Sá – UNESA, programa de pós-graduação em direito, Rio de Janeiro, 2008.

Schwandt, Thomas A. *The SAGE Dictionary of Qualitative Inquiry*. 4th edition. Thousand Oaks, CA: SAGE, 2015.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. *Introdução à pesquisa em ciências sociais*. São Paulo: Atlas, 1987.

VALADARES, L. Os dez mandamentos da observação participante. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 22, n. 63, p. 153-155, 2007.

VASCONCELLOS, C. S. *Para onde vai o professor?* Resgate do professor como sujeito e transformação. São Paulo: Libertad, 2003.

VIGOTSKY, L. S. *A formação da mente*. São Paulo: Martins Fontes, 1984.

XAVIER, Antonio Roberto; XAVIER, Lisimere Cordeiro do Vale. *Cidadania das mulheres: o longo percurso*. *Revista Internacional de Direito e Cidadania*, n. 8, p. 17-28, outubro, 2010.

WALZER, Michael. On negative politics. In: YACK, Bernar (ed.). *Liberalism Without Illusion*. Chicago: University of Chicago Press, 1996.

WEBER, Max. *A ética protestante e o "espírito" do capitalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

WELLAUSEN, S. S. Os dispositivos de poder e o corpo em Vigiar e punir. In: Rago, M.; Martins, A. L. (Orgs.). *Revista Aulas*. Dossiê Foucault. Campinas, SP, n. 3, dez. 2006/mar. 2007, p. 1-23.

WILL, Barbara. The nervous origins of the American Western. *American Literature*, Durham, v.70, n.2, p.293-316. 1998.

YOUNG, I. M. *Polity and group difference: a critique of the ideal of universal citizenship*. In: *Ethics*, nº 99, 1989, pp. 250-274.

ANEXOS

Anexo A – Decreto 26.516

DECRETO Nº 26.516, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2005

Da nova redação ao Decreto 19.547 de 02 de setembro de 1998, alterado pelo Decreto 22.726 de 15 de fevereiro de 2002, que Instituiu o Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança do Metropolitano do Distrito Federal.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, incisos VII e XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal, decreta:

Artigo 1º - Fica instituído o Regulamento de transporte, Tráfego e Segurança do Metropolitano do Distrito Federal.

TÍTULO I

DA FINALIDADE E DAS DEFINIÇÕES

CAPÍTULO I

DA FINALIDADE

Artigo 2º - O Regulamento de Transporte, Tráfego e Segurança tem por finalidade estabelecer os direitos e obrigações dos usuários da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ-DF, bem como as condições básicas da prestação dos serviços pela Companhia.

CAPÍTULO II

DAS DEFINIÇÕES

Artigo 3º - Para efeito de entendimento e padronização da linguagem, o METRÔ-DF adotará as seguintes definições:

I - METRÔ-DF

Empresa pública responsável pelo planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção do sistema de transporte público coletivo sobre trilhos no Distrito Federal, denominada Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

II - Usuário

Pessoa habilitada para utilizar os serviços de transporte de passageiros prestados pelo METRÔ-DF.

III - Estação

Edificação através da qual o usuário tem acesso ao Sistema Metroviário, de forma segura e controlada.

IV – Terminal

Estação de passageiros situada em qualquer das extremidades da linha de metrô.

V - Área Paga de Estação

Área de estação cujo acesso está condicionado à apresentação, pelo usuário, de bilhete de passagem válido, previamente adquirido.

VI - Área Livre de Estação

Área de estação de livre acesso e circulação de usuários e do público em geral, durante o horário operacional.

VII - Plataforma

Área destinada ao embarque e desembarque de passageiros na estação.

VIII - Faixa Amarela

Linha demarcatória indicada no piso da plataforma, que por razões de segurança não pode ser ultrapassada pelo usuário, a não ser durante o embarque e desembarque propriamente ditos, com o trem parado e as portas dos carros abertas.

IX - Bilhete:

Título de transporte - padrão ISO e com tarja magnética - que, comercializado ou fornecido gratuitamente de acordo com a lei, habilita o usuário a ter acesso à área paga das estações e a utilizar-se dos trens para o seu deslocamento.

X - Cartão:

Título de transporte - padrão ISO, smartcard sem contato - que, comercializado ou fornecido gratuitamente de acordo com a lei, habilita o usuário a ter acesso à área paga das estações e a utilizar-se dos trens para o seu deslocamento, sendo reutilizável para novas cargas ou recargas nos títulos múltiplos e especiais; outros usos para o cartão sem contato – que não o de título de viagem – poderão ser definidos a critério do METRÔ-DF.

XI – Trem

Veículo ferroviário de tração elétrica, composto por 4 (quatro) carros acoplados, formando uma unidade e destinado ao transporte de passageiros. Também chamado Trem Unidade Elétrico - TUE ou Composição.

XII - Carro

Cada um dos 4 (quatro) elementos básicos componentes do trem.

XIII - Viagem de Trem

Percurso unidirecional realizado pelo trem entre dois terminais da linha de metrô.

TÍTULO II
DO TRANSPORTE METROVIÁRIO
CAPÍTULO I
DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE METROVIÁRIO
SEÇÃO I
GENERALIDADES

Artigo 4º - O METRÔ-DF deverá prestar serviço adequado ao público.

Artigo 5º - O METRÔ-DF deverá zelar pela ordem e segurança em suas instalações.

Artigo 6º - O METRÔ-DF deverá prestar toda assistência possível aos seus usuários, dedicando todo o esforço para manter a regularidade e a rápida realização do serviço de transporte.

SEÇÃO II
DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Artigo 7º - O serviço de transporte metroviário será prestado, conforme estabelecido neste Regulamento, aos usuários portadores de bilhetes e cartões válidos e que tenham passado pelos bloqueios, observadas as disposições dos artigos 14 e 15, deste Regulamento.

Artigo 8º - A aceitação do bilhete e da viagem no cartão do usuário obriga o METRÔ-DF a transportá-lo, nas condições estabelecidas neste Regulamento, salvo motivo de força maior.

Artigo 9º - Todo serviço adicional prestado ao usuário será considerado acessório e realizado a título precário, podendo ser interrompido a qualquer momento.

Parágrafo Único – Serviço adicional é toda facilidade oferecida ao usuário pelo METRÔ-DF, que não o transporte metroviário entre as estações do sistema.

Artigo 10º - O METRÔ-DF poderá oferecer a seus usuários serviço de transporte metroviário em integração com o prestado por outros modos de transporte.

SEÇÃO III
DA UTILIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Artigo 11 - Toda atividade que não consistir no trânsito do usuário através das dependências do METRÔ-DF, para utilização dos trens e entrada e saída das estações pelas vias normais, poderá ser proibida, em benefício do serviço de transporte.

Artigo 12 - O METRÔ-DF receberá, nos locais próprios, as sugestões e reclamações relativas à prestação do serviço de transporte metroviário exclusivo ou integrado.

Artigo 13 - O METRÔ-DF manterá, em local divulgado aos usuários, serviço de achados e perdidos.

§ 1º - Tudo que for encontrado nos trens e dependências do METRÔ-DF deverá ser entregue a empregado desta, para recolhimento e guarda, ficando a devolução sujeita à comprovação de propriedade ou detenção da posse.

§ 2º - Aos objetos não reclamados pelos proprietários no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recolhimento, será dada a destinação que for estabelecida por Lei.

§ 3º - Aos bens perecíveis e/ou que constituam risco será dado o destino legal adequado, sem qualquer prazo para reclamação.

CAPÍTULO II

DO USUÁRIO

Artigo 14 - A entrada ou permanência, nas dependências do METRÔ-DF, é interditada a quem possa causar perigo, incômodo ou prejuízo à continuidade do serviço, a critério do METRÔ-DF, incluindo, mas não se limitando, a pessoas:

I - embriagadas ou intoxicadas por álcool ou outras substâncias tóxicas, que evidenciem tal estado através de seu comportamento;

II - Sem camisa ou sem calçados, por questão de segurança e higiene;

III - enfermas de moléstias graves, contagiosas, de fácil propagação aérea ou por contato pessoal;

IV - portadoras de armas de fogo, municionadas ou não, ou armas brancas, exceto militares, policiais ou pessoas com licença para porte de armas;

V - portadores de materiais inflamáveis, explosivos, radiativos ou corrosivos.

Artigo 15 - É proibido nos trens e dependências do METRÔ-DF:

I - infringir a sinalização;

II - transgredir as instruções do METRÔ-DF, transmitidas pelos funcionários, pela comunicação visual existente ou pelo sistema de sonorização.

III - impedir ou tentar impedir a ação de empregado do METRÔ-DF no cumprimento de seus deveres funcionais;

IV - praticar qualquer ato de que resulte embarço ao serviço ou que possa acarretar perigo ou acidente;

V - fumar, manter acesso cigarro ou assemelhado, acender fósforo ou isqueiro após a linha de bloqueio;

VI - ingressar, sem autorização, nos locais não franqueados ao usuário;

- VII - ultrapassar a faixa de segurança da plataforma, a não ser para entrar e sair do trem quando este já estiver parado;
- VIII - embarcar ou desembarcar após o início da sinalização sonora quando as portas estiverem se fechando, impedir a abertura ou o fechamento das portas, e estacionar ou apoiar-se nelas;
- IX - viajar em lugar não destinado ao **usuário**;
- X - acionar ou usar, indevidamente, qualquer equipamento;
- XI - dar alarme, com utilização ou não dos dispositivos de emergência, exceto em situações justificáveis;
- XII - colocar os pés nas paredes das estações, bancos e laterais dos carros;
- XIII - quebrar, danificar, sujar, escrever ou desenhar nas instalações e equipamentos pertencentes ao METRÔ-DF;
- XIV - atirar detritos ou objetos de qualquer natureza nas vias, nos trens e nas estações;
- XV - efetuar o transporte de volumes com dimensões superiores 1,5 x 0,6 x 0,4m ou que necessitem mais de uma pessoa para efetuar o transporte, ou ainda que prejudiquem o fluxo de pessoas ou molestem os demais passageiros.
- XVI - efetuar o transporte de bicicletas, independentemente de suas dimensões;
- XVII - utilizar skates, patins, patinetes ou similares;
- XVIII - tomar atitudes que induzam ao pânico ou causem tumulto;
- XIX - descer à via, atravessá-la ou por ela transitar sem expressa autorização de funcionário do METRÔ-DF;
- XX - realizar lanches, refeições, e consumir bebidas nas dependências das estações e nos trens;
- XXI - colocar cartazes, anúncios e avisos, mendigar, apregoar, expor ou vender qualquer espécie de mercadoria ou serviço, incluindo-se fichas telefônicas, bilhetes de loteria, passagens e bilhetes de qualquer meio de transporte, ou agenciar freguesia, salvo quando houver autorização do METRÔ-DF, e nos locais por ele previamente determinados;
- XXII - fazer funcionar rádios ou outros aparelhos que atrapalhem a perfeita execução dos serviços de sonorização próprios do Sistema metroviário;
- XXIII - usar de linguagem licenciosa, desrespeitosa ou ofensiva a qualquer pessoa, proceder de modo a molestar ou prejudicar o sossego e a comodidade de usuários ou empregados;
- XXIV - transportar animais, exceto cão-guia para portadores de deficiência visual.

Artigo 16 - A transgressão dos dispositivos previstos neste capítulo sujeita o infrator a sanções administrativas aplicadas pelo METRÔ-DF, sem prejuízo de responsabilização civil ou penal.

§ 1º - Conforme a gravidade da transgressão cometida, o infrator poderá ser advertido, retirado da estação ou trem, multado ou encaminhado à autoridade competente.

§ 2º - A transgressão do inciso XXI do Artigo 15 implicará no recolhimento da mercadoria ou equipamento.

§ 3º - As penalidades previstas neste Regulamento serão previamente fixadas pelo METRÔ-DF.

§ 4º - O METRÔ-DF, quando necessário, poderá exigir a identificação do **usuário**, cabendo a este identificar-se, sob pena de ser retirado do trem, estação ou encaminhado à dependência policial.

Artigo 17 - O METRÔ-DF não será responsável por ocorrências de qualquer natureza, decorrentes da infringência de qualquer dos dispositivos deste capítulo.

CAPÍTULO III

DOS BILHETES E CARTÕES

SEÇÃO I

DO INGRESSO NA ÁREA PAGA DAS ESTAÇÕES

Artigo 18 - O ingresso à área paga do METRÔ-DF far-se-á mediante a introdução do bilhete no bloqueio, ou a apresentação do cartão no validador para leitura do crédito de viagem.

§ 1º - A comercialização de bilhetes e cartões e respectivos créditos de viagem é exclusiva do METRÔ-DF, sendo por ele realizada nas bilheterias das estações.

§ 2º - Mediante expressa autorização do METRÔ-DF, Postos de Venda poderão ser contratados para auxiliarem na comercialização dos bilhetes e cartões e respectivos créditos de viagem.

§ 3º - Fica terminantemente vedado qualquer outro tipo de comercialização.

§ 4º - Caso o usuário não possa prosseguir a sua viagem, por motivo de falta de energia ou problema notável inerente ao metrô, poderá o METRÔ-DF devolver o crédito da sua viagem em bilhete unitário validado ou em numerário no valor da passagem unitária, a critério deste.

Artigo 19 - Caberá ao METRÔ-DF a divulgação da sistemática de comercialização de bilhetes e cartões e respectivos créditos de viagem, bem como os horários e locais para a venda de

créditos de viagens, devendo obrigatoriamente manter em local visível, informações sobre os tipos de passagens, suas respectivas tarifas e o limite máximo para troca.

§1º – O METRÔ-DF providenciará o cadastro de **usuários** de cartões em conformidade com os procedimentos especificados no Sistema de Controle de Arrecadação e Passageiros. Os cartões deverão ser retirados, **pelos usuários**, nas estações operacionais do METRÔ-DF, ou em local previamente determinado.

§2º - A critério do METRÔ-DF, os cartões distribuídos poderão ser personalizados, desde que compatíveis com os dispositivos normativos, podendo este serviço ser realizado pelo METRÔ-DF ou terceirizado, mediante o pagamento do seu custo por parte do **usuário**.

Artigo 20 – O METRÔ-DF providenciará o recolhimento e substituição do bilhete unitário por outro validado, quando no momento de sua utilização seja apresentado problema técnico que impeça a passagem **do usuário** pelo bloqueio, devendo este ser encaminhado para perícia.

§1º - Não se enquadram nesse artigo os problemas decorrentes de manuseio inadequado ou má conservação do bilhete, pelo portador.

§ 2º- O usuário, quando do recolhimento do bilhete descrito no caput, **deverá** apresentar documento de identificação e informar o endereço ao empregado do METRÔ-DF. Artigo 21 – O METRÔ-DF providenciará o recolhimento e substituição do cartão, por 5 (cinco) bilhetes unitários validados, quando no momento de sua utilização seja apresentado problema técnico que impeça a passagem do usuário pelo bloqueio e não seja possível a leitura dos créditos de viagem inseridos no cartão.

§1º - Havendo a possibilidade de comprovação dos créditos remanescentes, o METRÔ-DF providenciará, na estação e naquele momento, um novo cartão com os créditos correspondentes.

§2º - Não havendo a possibilidade de comprovação dos créditos, na estação, o cartão deverá ser recolhido para análise técnica e verificação de sua autenticidade e detecção de erros elétricos. Caso se configure problemas de leitura e que não tenham sido causados diretamente pelo usuário, deverão ser devolvidos os créditos de viagens inseridos e que se encontravam em vigor.

Artigo 22 - A segunda via do cartão, quando em substituição à primeira, em virtude de roubo, furto, perda, ou problemas de manuseio, poderá ser adquirida pelo usuário nas estações do METRÔ-DF, sob pagamento de um valor de venda a ser previamente especificado pelo Departamento Comercial da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

§1º - Em qualquer caso que o usuário requeira a substituição do cartão, com exceção de defeito técnico, **o usuário deverá** apresentar declaração em modelo próprio estipulado pelo METRÔ-DF, para a inclusão do cartão na lista de indisponibilidade.

§2º - Caso o usuário não queira adquirir um novo cartão, e comprovado o saldo remanescente, o METRÔ-DF devolverá o mesmo quantitativo de créditos de viagens em bilhetes validados unitários correspondentes.

§3º - Quando da retirada da segunda via do cartão, na estação do METRÔ-DF, **o usuário deverá apresentar** documento de identificação, com fotografia, para comprovação fisionômica.

§4º - Sendo o usuário menor de idade o cartão deverá ser retirado pelo pai, mãe ou responsável.

§ 5º- A partir da terceira via do cartão, inclusive, o METRÔ-DF poderá estipular os valores de venda maiores do que o valor determinado para a segunda via.

§ 6º- Em caso de perda do cartão e sua devolução se proceder por intermédio do PCOAP (Posto de Central de Objetos Achados e Perdidos), quando o usuário comprovadamente não tenha adquirido outra via, o METRÔ-DF não se responsabilizará pelos créditos eventualmente gastos.

O cartão deverá ser devolvido ao usuário sem custo para o mesmo.

Artigo 23 - Os cartões fornecidos, do tipo especial e os comuns, como vale-transporte, temporada e controlado, são de uso pessoal e intransferível, devendo o usuário zelar pelo seu uso e manuseio, estando sujeito à fiscalização do Órgão Gestor e/ou METRÔ-DF.

Parágrafo Único - Ocorrendo o mau uso do cartão poderá ser este apreendido pelos empregados do METRÔ-DF e configurada a fraude, tomadas as medidas legais e cabíveis contra o portador.

Artigo 24 – Em caso de mau uso ou de fraude com bilhete ou cartão, o METRÔ-DF recolherá o respectivo título de viagem e tomará, contra o portador, as medidas legais cabíveis.

Artigo 25 – Não são permitidos o ingresso e a circulação no metrô de menores de seis anos desacompanhados; aos maiores de seis e menores de dez anos, o ingresso e a circulação de menores desacompanhados exigirá expressa autorização, por escrito do responsável, cabendo ao METRÔ-DF emitir carteira para a circulação do menor desacompanhado.

Artigo 26 - Não será cobrada passagem de menores de 06 (seis) anos.

Artigo 27 - Para todas as categorias de usuários poderá haver integração com outro modal, em conformidade com a legislação.

SEÇÃO II

DOS PASSES LIVRES, DOS PASSES DE SERVIÇOS E DAS GRATUIDADES

Artigo 28 – O METRÔ-DF deverá fornecer cartões especiais aos usuários que, por força de dispositivo legal, contrato ou acordo, ou norma específica aprovada pela Diretoria Colegiada, tenham direito ao transporte gratuito, ou passe livre ou passe de serviço.

§1º - Os idosos e portadores de necessidades especiais, para obtenção do seu cartão, deverão efetuar seu cadastramento nas estações do METRÔ-DF, devendo para tanto disponibilizar cópias dos documentos aludidos no Sistema de Controle de Arrecadação e Passageiros.

§2º - Os usuários discriminados no parágrafo anterior terão seus cadastros renovados a cada 180 dias, exceto o portador de necessidades especiais que terá um prazo de 24 meses para renovar seu cadastro.

Artigo 29 - As empresas interessadas em obter o cartão aludido no artigo 28 deverão encaminhar, através de meio eletrônico ou magnético, o cadastro de seus funcionários, em conformidade com os procedimentos instituídos no Sistema de Controle de Arrecadação e Passageiros.

§1º - O METRÔ-DF distribuirá, gratuitamente, a primeira via dos cartões especiais, que dão direito aos passes livres, gratuitos ou de serviço, após análise dos cadastros de cada empresa.

§2º - O cartão fornecido é de uso pessoal e intransferível, estando sua utilização sujeita à fiscalização que poderá solicitar a identificação do portador.

§3º - Ocorrendo o mau uso do cartão, poderá ser este apreendido pelos empregados do METRÔ-DF e, configurada a fraude, tomadas as medidas legais e cabíveis contra o portador, comunicando-se o fato à empresa conveniada e, no caso dos usuários serem Policiais Militares e Bombeiros Militares à corporação.

§4º - Os usuários detentores de cartões de serviço e passe livre somente poderão utilizá-los quando em serviço ou por força de dispositivo legal que assim justifique o seu uso e no caso de Bombeiros Militares e Policiais Militares devidamente uniformizados.

§5º - A partir da segunda via do cartão a solicitação pelo usuário ou empresa conveniada, deve ser feita conforme o Art.22 ou Art. 29.

Artigo 30 – O uso de cartões de serviço, passe livre e gratuidades na forma da lei serão contabilizados com vista a possíveis ressarcimentos.

SEÇÃO III

DOS EMPREGADOS

Artigo 31 – O METRÔ-DF fornecerá gratuitamente as primeiras vias dos cartões smartcard aos seus empregados, com a quantidade de créditos de viagens definidas em acordo coletivo.

§1º - Os cartões poderão ser personalizados, podendo inclusive serem utilizados como identificação funcional.

§2º - O cartão do empregado é pessoal e intransferível, e sua má utilização ensejará punições ao portador e ao empregado, em conformidade com a lei e procedimentos internos.

§3º - A partir das segundas vias dos cartões estas deverão ser solicitadas, junto ao Departamento de Recursos Humanos e os valores estipulados conforme o Art.22, caput, e parágrafo 5º.

SEÇÃO IV

DO PASSE ESTUDANTIL

Artigo 32 - As primeiras vias dos cartões serão fornecidos, gratuitamente, aos estudantes do ensino fundamental, médio e universitário, ensino técnico e profissionalizante com carga horária igual ou maior que 200 horas/aula, devidamente matriculados e em conformidade com a legislação vigente, e cadastrados conforme os procedimentos previstos no Sistema de Controle de Arrecadação de Passageiros.

Artigo 33 - O cadastramento, a distribuição dos cartões e a venda dos créditos de viagens deverão ser efetuados diretamente nas estações operacionais do METRÔ-DF, ou em local previamente determinado e divulgado pelo METRÔ-DF.

§1º - Para cadastramento, o estudante deverá apresentar original e disponibilizar cópia dos seguintes documentos, em conformidade com a legislação vigente e normas internas do METRÔ-DF: declaração escolar, carteira de identidade ou certidão de nascimento (nesse caso se faz necessário a confirmação fisionômica através de outro documento que identifique o usuário), carteira de identidade do pai ou responsável (se menor), ou carteira de trabalho e previdência social, ou carteira de habilitação, CPF (próprio ou do pai ou responsável), comprovante de endereço, ficha cadastral fornecida pelo METRÔ-DF e em conformidade com os procedimentos normativos e legais e fotografia 3x4 atualizada.

§2º - As normas gerais de utilização do cartão do estudante e dos créditos de passe estudantil estão descritas na Ficha Cadastral para Passe Estudantil e em conformidade com a normatização instituída no Sistema de Controle de Arrecadação e Passageiros do METRÔ-DF.

§3º - Os estudantes somente poderão utilizar os seus créditos de viagem no METRÔ-DF, ou em outro meio de transporte que adote sistema de bilhetagem compatível e seja credenciado para prestação de tal serviço.

§4º - As quantidades máximas de créditos de viagens serão aquelas definidas por lei para serem utilizadas dentro do período de trinta dias ou mês solicitado.

§5º - Os passes estudantis somente poderão ser utilizados pelos estudantes no trajeto casa x escola e vice-versa ou trabalho x escola e vice-versa; neste último caso somente serão admitidos os estudantes que apresentarem, quando do cadastramento, declaração do empregador comprovando que não recebe vale-transporte.

Artigo 34 - O cartão do estudante é pessoal e intransferível, podendo o METRÔ-DF efetuar fiscalização, solicitando a qualquer momento a identificação do portador.

§1º - O uso indevido acarretará ao portador as penalidades cabíveis, e ao detentor do benefício a suspensão deste.

§2º - Em caso de punição ao estudante, o pai ou responsável poderá impetrar recurso junto ao METRÔ-DF, em formulário próprio, fornecido gratuitamente.

§3º - Em caso de perda, furto, roubo, ou problemas técnicos, deverá o aluno, pai ou responsável comunicar o fato imediatamente ao METRÔ-DF.

§4º - No caso do parágrafo anterior, o METRÔ-DF deverá proceder conforme descrito no artigo 21.

§5º - A segunda via do cartão do estudante deverá ser fornecida conforme descrito no Art.22.

SEÇÃO V

DOS VALES-TRANSPORTE E DOS CARTÕES MÚLTIPLOS

Artigo 35 - Os créditos de viagens relativos ao vale-transporte deverão ser adquiridos conforme legislação em vigor e procedimentos normativos implementados.

§único – Poderão as empresas interessadas efetuarem seu cadastramento junto ao METRÔ-DF, visando possível convênio para carregamento dos créditos de viagens, relativos ao valetransporte.

Artigo 36 - Os cartões múltiplos, ou seja, para carregamento de várias viagens, com ou sem desconto, serão distribuídos nas estações do METRÔ-DF ou em local previamente determinado, devendo para tanto serem cadastrados no Sistema de Controle de Arrecadação e Passageiros.

Parágrafo Único – Os usuários exclusivos e as empresas que desejarem cartões com vistas ao transporte de passageiros para eventos, deverão fazer seu cadastramento no METRÔ-DF, através de documentos específicos, podendo o METRÔ-DF conceder desconto para essas categorias.

SEÇÃO VI

DOS PONTOS DE VENDAS

Artigo 37 – Poderá o METRÔ-DF contratar Pontos de Vendas para que comercializem bilhetes e cartões do metrô, bem como para que possam inserir novos créditos de viagens nos cartões dos usuários.

§1º - As empresas interessadas em funcionar como Ponto de Vendas deverão obter equipamentos compatíveis com o sistema implementado no metrô, sob orientação do METRÔ-DF.

§2º - Os custos relativos à aquisição dos equipamentos e software específico correrão por conta do Ponto de Venda interessado, podendo o METRÔ-DF procurar mecanismos que facilitem tal aquisição”.

SEÇÃO VII

DA LIBERAÇÃO DE BLOQUEIOS

Artigo 38 - Quando ocorrerem motivos que possam comprometer a segurança, o METRÔ-DF poderá liberar os bloqueios, para entrada e saída de usuários.

TÍTULO III

DO TRÁFEGO

CAPÍTULO I

DO SERVIÇO DE OPERAÇÃO DO TRANSPORTE METROVIÁRIO

SEÇÃO I

DAS CARACTERÍSTICAS DA OPERAÇÃO

Artigo 39 - O serviço público metroviário será prestado ao longo da rede metroviária, servindo as estações abertas ao público e seus terminais.

Artigo 40 - Caberá ao METRÔ-DF a definição das estações operacionais e dos dias e horários de funcionamento do serviço metroviário em suas linhas.

§ 1º - Nas estações de transferência entre linhas, os transbordos não se darão fora dos horários limites de operação das linhas correspondentes.

§ 2º - O METRÔ-DF manterá em local visível ao público informações relativas aos horários de funcionamento de suas linhas.

§ 3º - Os períodos regulares de funcionamento do serviço metroviário de que trata o caput deste artigo não poderão exceder a 18 (dezoito) horas diárias.

Artigo 41 - Durante as paradas dos trens nas estações, as portas ficarão abertas pelo tempo mínimo de 5 (cinco) segundos e apenas na face voltada para a plataforma de embarque e/ou desembarque.

Artigo 42 - Os trens poderão, excepcionalmente, retornar de estação intermediária, não completando a viagem até o terminal.

Parágrafo Único - Ocorrendo a hipótese prevista neste artigo, poderá o passageiro prosseguir a viagem em outro trem.

Artigo 43 - A circulação de trens deverá ser mantida mesmo quando houver informações sobre ameaça de atentado contra instalações do METRÔ-DF.

Parágrafo Único - Na condição acima deverá ser realizada minuciosa vistoria no local; se algo suspeito for encontrado e, de imediato, não for descartada a existência de riscos à segurança, o local deverá ser isolado e evacuado, ou o trem retirado de circulação ou o sistema paralisado, até que a situação se normalize.

SEÇÃO II

DO MATERIAL RODANTE

Artigo 44 - O trem em operação comercial não poderá circular, com usuário, tendo alguma de suas portas abertas.

Parágrafo único - Garantidas as condições de segurança dos usuários e empregados, será permitida, excepcionalmente, movimentação do trem, com portas abertas, até o terminal a que se destina.

Artigo 45 - No interesse da segurança pública, o trem poderá prestar serviço com parte dos carros interditados aos usuários.

Artigo 46 - A lotação dos trens não poderá exceder, habitualmente, a 8 passageiros em pé por m².

Artigo 47 - Durante o serviço regular, os carros trafegarão, obrigatoriamente, com seu interior iluminado nos trechos em túnel e no período noturno, inclusive quando da ocorrência da falta de energia de tração.

Artigo 48 - Os carros deverão ter renovação de ar, quando em operação com passageiros.

Artigo 49 - Os carros serão mantidos rigorosamente limpos interna e externamente.

SEÇÃO III

DAS ESTAÇÕES

Artigo 50 - Durante o período de serviço, de conformidade com o Artigo 35, as áreas públicas das estações, que se iniciam no acesso ao nível da rua, permanecerão abertas, sinalizadas e iluminadas.

§ 1º - Fora do período de utilização pública, os acessos permanecerão fechados.

§ 2º - O METRÔ-DF poderá fechar acessos de qualquer das estações, durante o período de serviço, nas necessidades operacionais ou quando o interesse da segurança pública exigir.

§ 3º - Nos casos previstos no parágrafo anterior, deverão ser colocados avisos que indiquem os acessos em uso.

Artigo 51 - Havendo excesso de pessoas na plataforma, por razões de segurança poderão ser interrompidos os acessos a determinadas estações e/ou plataformas.

Artigo 52 - Em caso de falta de energia elétrica deverá ser mantida iluminação de balizamento que possibilite a evacuação dos usuários com segurança.

Artigo 53 - Nos túneis e nas estações serão assegurados o conforto térmico e a renovação de ar.

Artigo 54 - O METRÔ-DF manterá rigorosamente limpas as estações e demais dependências de uso público.

Artigo 55 - O METRÔ-DF manterá, nas estações, informações escritas e comunicação sonora para orientação **dos usuários**.

SEÇÃO IV

DOS EMPREGADOS

Artigo 56 - Nas estações, deverá haver pelo menos um empregado não vinculado à função de venda de bilhetes, para atendimento e orientação **dos usuários**.

Artigo 57 - Todos os empregados deverão estar uniformizados, quando em serviço nas estações, nos trens e no Centro de Controle Operacional (CCO).

Artigo 58 - O empregado deverá estar capacitado para o desempenho de suas funções.

CAPÍTULO II

DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DO SERVIÇO

SEÇÃO I

DO SISTEMA DE OPERAÇÃO

Artigo 59 - A operação normal do material rodante será semi-automática.

§ 1º - Nesta modalidade, parte das operações será exercida pelo operador, e as ações de controle pelo equipamento.

§ 2º - Em condições excepcionais, será utilizada a modalidade manual, em que o trem circulará, no máximo a 20 (vinte) quilômetros por hora, sob a completa supervisão de um operador.

Artigo 60 - O nível de aceleração e sua variação deverão ser tais que assegurem conforto, pela ausência de solavancos.

Artigo 61 - O METRÔ-DF, disporá, diretamente ou através de terceiros, de um serviço de manutenção com instalações, recursos materiais e recursos humanos, que permitam a continuidade das condições de operação, nas características originais de projeto.

SEÇÃO II

DO SISTEMA DE CONTROLE E SINALIZAÇÃO

Artigo 62 - A operação contará com um sistema de controle e sinalização automática, composto de:

I - proteção automática dos trens, que proverá a segurança do trem impondo distanciamento seguro das demais, evitando rotas conflitantes e garantindo passagem sobre os aparelhos de mudança de via, através de controle das velocidades máximas permitidas, alinhamento de rotas e travamento das máquinas de chaves;

II - supervisão dos trens, com a finalidade de controlar os sistemas, garantindo a regulação da operação por meio de equipamentos localizados no Centro de Controle Operacional.

CAPÍTULO III

DAS FASES TRANSITÓRIAS

Artigo 63 - Poderá haver várias fases transitórias, que integrarão, gradativamente, o sistema final do METRÔ-DF.

Parágrafo Único - As alterações deverão ser comunicadas e divulgadas ao público, através dos meios de comunicação de massa, com a necessária antecedência.

TÍTULO IV

DA SEGURANÇA DO TRANSPORTE METROVIÁRIO

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artigo 64 - Para atender ao disposto na Lei Federal nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974, o METRÔ-DF deverá adotar medidas de natureza técnica, administrativa, educativa e policial, destinadas a:

I - preservação do patrimônio vinculado ao serviço de transporte metroviário;

II - regularidade e normalidade do tráfego;

III - incolumidade e comodidade **dos usuários**;

IV - prevenção de acidentes;

V - preservação e restauração da higiene;

VI - manutenção da ordem em suas dependências.

Artigo 65 - Todas as dependências terão equipamentos que visem à segurança dos usuários, dos sistemas, das construções e dos empregados.

Artigo 66 - Os equipamentos de segurança deverão ser mantidos em perfeitas condições de utilização.

CAPÍTULO II

DA RESPONSABILIDADE DO METRÔ-DF

Artigo 67 - O METRÔ-DF encaminhará para órgãos de saúde, públicos ou conveniados, pelos meios a ele disponíveis, os usuários que em sua área operacional necessitarem de socorro de emergência.

Artigo 68 - A responsabilidade do METRÔ-DF pela integridade do usuário restringe-se a ocorrências verificadas durante sua permanência nas estações e nos trens

Artigo 69 - Cessará a responsabilidade do METRÔ-DF no momento em que o usuário desobedecer as normas e instruções de segurança estabelecidas neste Regulamento, bem como outras que venham a ser divulgadas nas estações e nos trens.

Artigo 70 - Não poderá ser imputada ao METRÔ-DF a responsabilidade por danos ou prejuízos causados por terceiros **aos usuários**, ainda que a ocorrência se verifique em suas dependências.

CAPÍTULO III

DO CORPO DE SEGURANÇA E SUAS ATRIBUIÇÕES

Artigo 71 - O METRÔ-DF organizará e manterá Corpo de Segurança próprio, nos termos e para fins da Lei Federal n.º 6.149, de 2 de dezembro de 1974.

Artigo 72 - O Corpo de Segurança atuará em todas as áreas de serviço e dependências operacionais do METRÔ-DF, especialmente em suas estações, terminais, subestações, linhas, pátios, carros de transporte e centro de controle operacional, visando a:

I - segurança do público;

II - disciplina **dos usuários**;

III - prevenção e repressão de crimes e contravenções nas dependências do METRÔ-DF e preservação do seu patrimônio;

IV - manutenção ou restabelecimento da normalidade do tráfego metroviário, diante de qualquer fato ou emergência de caráter policial que venha a impedi-lo ou perturbá-lo;

V - remoção imediata, independentemente da presença de autoridade policial, de vítimas, objetos ou veículos que, em caso de acidente ou crime, estejam sobre o leito da via, no interior do trem, ou em áreas operacionais, prejudicando o tráfego metroviário ou a circulação do trem;

VI - prisão em flagrante de criminosos e contraventores, conforme dispõe a lei;

VII - apreensão de instrumentos, objetos ou valores relacionados com crimes ou contravenção penal, entregando-os, juntamente com o infrator, à autoridade policial competente;

VIII - isolamento dos locais de acidente, crime ou contravenção penal, para fins de verificações periciais, desde que não acarrete a paralisação do tráfego metroviário.

IX - vistoria das áreas operacionais, visando à localização de objetos suspeitos provenientes de ameaças ao funcionamento do sistema.

§ 1º - Nos casos do inciso V deste artigo, deverá o Corpo de Segurança:

I - ministrar os primeiros socorros às vítimas;

II - transportar os feridos para pronto-socorro ou hospital, arrecadando os seus pertences;

III - havendo vítimas fatais, após a realização da Perícia do Corpo de Segurança e lavratura do Boletim de Ocorrência, removê-las para lugar onde não haja interferência com a operação do serviço metroviário;

IV - lavrar boletim de ocorrência, para oportuno encaminhamento à autoridade competente.

§ 2º - O boletim de ocorrência, que será lavrado sempre que se verificar infração penal (crime ou contravenção), suicídio ou tentativa de suicídio ou acidente, deverá consignar o fato, as pessoas nele envolvidas, as testemunhas e demais elementos úteis para o esclarecimento da verdade.

§ 3º - O METRÔ-DF poderá fornecer, a pedido do interessado, cópia do boletim de ocorrência, no prazo máximo de dez dias.

§ 4º - O METRÔ-DF poderá, a seu exclusivo critério e no interesse da segurança pública, destinar dependências na sua área de serviço para a instalação de postos da Polícia Militar e/ou Civil, com a finalidade de auxiliar o policiamento preventivo e repressivo e as ações do Corpo de Segurança do METRÔ-DF.

Artigo 73 - O Corpo de Segurança deverá usar uniforme padronizado, de modo a possibilitar a sua identificação, não sendo permitida a sobreposição de qualquer outro objeto, à exceção daqueles previstos em procedimento operacional, vedado o uso de armas brancas ou armas de fogo;

Artigo 74 - As especificações de equipamentos constarão de normas internas, a serem baixadas pelo METRÔ-DF.

Artigo 75 - A utilização dos equipamentos mencionados nos artigos anteriores tem por finalidade básica garantir a segurança **do usuário**, dos empregados e a preservação do patrimônio do METRÔ-DF.

TÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 76 - O METRÔ-DF somente poderá operar em desconformidade com este Regulamento em emergências resultantes de casos fortuitos ou de força maior, devidamente identificados e justificados.

Artigo 77 - Uma cópia deste Regulamento estará à disposição dos usuários do METRÔ-DF, em todas as estações, para dirimir dúvidas e orientar o serviço de transporte de passageiros.

Artigo 78 - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Artigo 79 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 30 de dezembro de 2005.

118º da República e 46º de Brasília

JOAQUIM DOMINGOS RORIZ

Anexo B – Parecer: aprovação de realização de pesquisa pelo Comitê de Ética da Universidade de Brasília – UnB

INSTITUTO DE CIÊNCIAS
HUMANAS / UNIVERSIDADE
DE BRASÍLIA / CAMPUS



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Processos interacionais e discursivos para construção de cidadania(s)

Pesquisador: Anderson Hander Brito Xavier

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 23413213.8.0000.5540

Instituição Proponente:

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 821.256

Data da Relatoria: 30/09/2014

Apresentação do Projeto:

Trata-se de uma pesquisa relacionada ao projeto de dissertação de mestrado - "Vigiar e punir: processos interacionais no metropolitano do Distrito Federal" - de autoria do pesquisador Anderson Hander Brito Xavier, do Departamento de Linguística, Letras e Artes, orientado pela Professora Cibele Brandão Borges e patrocinado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, com uma bolsa. O título da pesquisa é "Processos interacionais e discursivos para construção de cidadania(s) no metropolitano do Distrito Federal". Consiste de um estudo discursivo e tem como objetivo compreender os processos interacionais de cidadania na Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ-DF).

Objetivo da Pesquisa:

A pesquisa possui objetivos gerais e específicos, a saber:

.Objetivos primários:

- a) Refletir sobre o conceito de cidadania na modernidade, em especial no Brasil, e a sua relação com a cidade e os centros urbanos;
- b. Investigar a difusão do Decreto 26.516 a partir de observação participativa;
- c. Compreender o discurso a respeito de cidadania para o usuário do METRÔ-DF;
- c) Compreender o discurso institucionalizado por meio do Decreto 26.516 no interior de vagões e estações da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal;
5. Investigar questões relativas a relações de poder a partir da interação entre usuários e a Companhia do Metroviário do

Endereço: CAMPUS UNIVERSITARIO DARCY RIBEIRO - ICC 4 ALA NORTE 4 MEZANINO 4 SALA B1 4 606 (MINHOÇÃO)
Bairro: ASA NORTE **CEP:** 70.910-900
UF: DF **Município:** BRASÍLIA
Telefone: (61)3307-2760 **E-mail:** ihd@unb.br

INSTITUTO DE CIÊNCIAS
HUMANAS / UNIVERSIDADE
DE BRASÍLIA / CAMPUS



Continuação do Parecer: 821.256

DF.

Objetivos Secundários:

1. Analisar criticamente o Decreto 26.516; 2. Compreender como o metrô concebe o termo cidadania por meio da prática discursiva do Decreto 26.516; 3. Compreender como ocorre a interação entre os usuários do metrô do DF e a distribuição do Decreto 26.516 por meio de mensagens sonoras direcionadas a estes, avisos e informes em telas.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

O pesquisador aponta que não há maiores riscos e sim benefícios aos sujeitos da pesquisa e para a sociedade. Tais benefícios seriam a relevância da significação da realidade local e também nacional, pois envolve questões relativas à cidadania no Brasil e relações de poder. É um estudo que visa à reflexão acerca do termo cidadania em relação aos usuários do metro do DF e funcionários. É também um repensar sobre a cidadania nas democracias modernas e envolve questões relativas aos direitos civis, sociais e políticos no Brasil, além do direito à mobilidade urbana à cidade.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

A pesquisa tem como técnicas de coleta de dados entrevistas, observação participante e a realização de um grupo focal. O pesquisador pretende também realizar uma análise do Decreto 26.516 a partir da análise crítica de discurso (ADC). O Decreto será analisado inicialmente e posteriormente na sua distribuição e consumo no interior do vagão. Serão levados em consideração para a análise, aspectos gramaticais, sociais e discursivos, com base na teoria de Fairclough. A entrevista ocorrerá em função do método da saturação de respostas. Isto quer dizer que a quantidade representativa de entrevistados será dada em função da saturação das respostas obtidas pelos usuários, cessando quando atingir tal saturação. As referidas entrevistas serão semiestruturadas com respostas abertas a respeito de questões de cidadania na modernidade no Brasil e no metro do DF. A análise de dados coletados na entrevista será baseada na sociolinguística interacional, em questões relativas ao enquadramento, expressões e discurso dos sujeitos. Dentre outras questões, o pesquisador apontou se as relações de poder são assimétricas? Como materializam-se discursivamente essas relações? O usuário do transporte coletivo sobre trilhos tem conhecimento do Decreto 26.516? O que ele entende sobre cidadania a partir da interação entre o espaço físico do METRÔ-DF e as mensagens sonoras, placas e anúncios em telões no interior de vagões e estações? Como a Companhia do metropolitano concebe cidadania a partir da divulgação de seu Decreto? Com a realização da pesquisa, pretende-se contribuir para futuras

Endereço: CAMPUS UNIVERSITARIO DARCY RIBEIRO - ICC 2 ALA NORTE 2 MEZANINO 2 SALA B1 2 606 (MINHOÇÃO)
Bairro: ASA NORTE **CEP:** 70.910-900
UF: DF **Município:** BRASILIA
Telefone: (61)3307-2760 **E-mail:** ihd@unb.br

INSTITUTO DE CIÊNCIAS
HUMANAS / UNIVERSIDADE
DE BRASÍLIA / CAMPUS



Continuação do Parecer: 821.256

investigações afins a esta temática e também por incitar nos sujeitos desta pesquisa reflexões acerca de cidadania no Brasil. O estudo é amplo e apesar da sua base linguística, dialoga com a antropologia urbana, sociologia e com as ciências jurídicas. No que se refere à amostra, o pesquisador fez uma previsão de 6 sujeitos a serem entrevistados (usuários do convívio do pesquisador). Não há, no entanto, um esclarecimento acerca da operacionalização da técnica da observação na etnografia proposta.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

O pesquisador apresentou todo o rol de documentos necessários à emissão de parecer pelo CEP IH, especialmente, as pendências discriminadas pelo último parecer emitido (Parecer consubstanciado).

Recomendações:

Recomenda-se ao pesquisador manter o cronograma atualizado, conforme as etapas da pesquisa e pareceres do CEP IH.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Diante do exposto, considerando que o pesquisador atendeu às pendências discriminadas no último parecer consubstanciado do CEP IH (folha de rosto assinada; justificativa para não apresentação de aceite institucional do METRO-DF; termo de uso de voz e/ou imagem para os sujeitos da pesquisa, esclarecidos e inclusos no TCLE ; todo o instrumental de pesquisa (roteiro de perguntas das entrevistas semiestruturadas, o instrumento que contém o foco da técnica da observação a ser usada no Grupo Focal; e, o roteiro da observação participante); TCLE geral para os sujeitos; cronograma atualizado com a data/mês do início, de fato, da coleta de dados. Solicitou-se, ainda, a previsão dos sujeitos da pesquisa. Conforme os termos de consentimento (7) e autorização (11) anexados ao CEP IH, a previsão de sujeitos para a pesquisa varia de 7 (sete) a 11 (onze). O pesquisador anexou, ainda, Carta de revisão ética. Desse modo, o presente parecer é favorável à aprovação do projeto (Aprovado).

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Considerações Finais a critério do CEP:

Endereço: CAMPUS UNIVERSITARIO DARCY RIBEIRO - ICC 2 ALA NORTE 2 MEZANINO 2 SALA B1 2 606 (MINHOÇÃO)
Bairro: ASA NORTE **CEP:** 70.910-900
UF: DF **Município:** BRASILIA
Telefone: (61)3307-2760 **E-mail:** ihd@unb.br

INSTITUTO DE CIENCIAS
HUMANAS / UNIVERSIDADE
DE BRASÍLIA / CAMPUS



Continuação do Parecer: 821.256

BRASILIA, 07 de Outubro de 2014

Assinado por:
Livia Barbosa
(Coordenador)

Endereço: CAMPUS UNIVERSITARIO DARCY RIBEIRO - ICC e ALA NORTE e MEZANINO e SALA B1 e 606 (MINHOÇÃO)
Bairro: ASA NORTE **CEP:** 70.910-900
UF: DF **Município:** BRASILIA
Telefone: (61)3307-2760 **E-mail:** ihd@unb.br