

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

FRANCIELI MULLER PRADO

**Fazendo antropologia *na rua*: a gênese da produção social da marginalidade
entre os “flanelinhas”**

Maringá
2016

FRANCIELI MULLER PRADO

Fazendo antropologia *na rua*: a gênese da produção social da marginalidade entre os “flanelinhas”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Área de concentração: Sociedade e Políticas Públicas.

Orientadora: Prof. Dra. Marivânia Conceição de Araújo.

Maringá
2016

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá – PR., Brasil)

P896f Prado, Francieli Muller
Fazendo antropologia na rua: a gênese da produção social da marginalidade entre os "flanelinhas" / Francieli Muller Prado. -- Maringá, 2016.
101 f. : il. col., figs. + anexos

Orientadora: Prof.a Dr.a Marivânia Conceição de Araújo.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, 2016

1. Antropologia Urbana - Flanelinhas - Maringá(PR). 2. Flanelinhas - Etnografia. 3. Flanelinhas - Identidade. 4. Flanelinhas - Estigma. 5. Foto-elicitação - Técnica de pesquisa. I. Araújo, Marivânia Conceição de, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. III. Título.

CDD 21.ed. 301

MN-003843

FRANCIELI MULLER PRADO

**Fazendo antropologia *na rua*: a gênese da produção social da marginalidade
entre os “flanelinhas”**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Estadual de Maringá, como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais pela Comissão Julgadora composta pelos membros:

COMISSÃO JULGADORA

Prof. Dra. Marivânia Conceição de Araújo (Presidente)

Prof. Dr. Gabriel de Santis Feltran

Prof. Dra. Simone Pereira da Costa Dourado

Aprovada em: _____ de _____ de 2016.

PARA GENI, JUCA, PEDRO E OUTROS
COAUTORES DESTA DISSERTAÇÃO

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que, de uma forma ou de outra, possibilitaram e contribuíram para a construção desta dissertação. Em especial agradeço:

À minha orientadora Marivânia, pelo incentivo e apoio durante estes dois anos de mestrado. Agradeço as professoras presentes no exame de qualificação, Simone e Zuleica, pelas contribuições que orientaram a pesquisa.

À toda minha família, especialmente a Nilza, Rogério, Marcela e Mariana, pela paciência e compreensão de minhas ausências. Também a minha mãe Maria Inês e irmã Regiane, que mesmo longe se fizeram presentes em meus pensamentos.

Agradeço, especialmente, a minha companheira Aline, pelo apoio, paciência e por permanecer ao meu lado em todos os momentos.

Não posso deixar de agradecer nominalmente a minha amiga Luciene, um dos presentes deste mestrado, pelo auxílio no campo de pesquisa. Também a minha amiga Ana Carolina pelas muitas horas de conversa que foram de grande ajuda e prazer, sem dúvida os cafés foram inspiradores.

Agradeço ao amigo Josimar, pela a oportunidade de dividir as experiências do campo, que despertou em mim um pouco da sua grandiosa sensibilidade.

Agradeço a todos os amigos, aqui não nominados, mas que foram fundamentais e facilitaram a produção deste trabalho.

Finalmente, agradeço a meus interlocutores, Geni, Juca e Pedro que “Tijolo com tijolo num desenho mágico” tornaram essa pesquisa possível.

Fazendo antropologia *na* rua: a gênese da produção social da marginalidade entre os “flanelinhas”

RESUMO

Os grandes centros urbanos, na medida em que marcados pela diversidade cultural, apresentam-se como um rico campo de pesquisa social, cujo estudo permite uma melhor compreensão da cidade enquanto contexto em que são estabelecidas as relações sociais. Dentre as mais variadas possibilidades de estudos *na* cidade, os guardadores de carros mostram-se como atores sociais capazes de suscitar discussões importantes, que contribuem para (des)construção das interpretações acerca do grupo e da atividade. O objetivo desta pesquisa, portanto, é de compreender a atividade de guardador de carros em Maringá-PR. E, por meio da análise dos dados etnográficos, demonstrar como configuram suas identidades, conjecturam suas práticas e como vivem a invisibilidade e marginalidade. Para tanto, parte-se de um modelo teórico da Antropologia Urbana, apresentando algumas discussões sobre cidade, na sequência como se constitui as identidades dos atores neste contexto citadino e finalmente a parte empírica da pesquisa, no qual por meio da escrita etnográfica desenvolve-se a descrição da realidade social vivida pelos interlocutores o seu cotidiano, as experiências e como é constituída a dinâmica da atividade. A pesquisa baseia-se, essencialmente, em procedimentos metodológicos qualitativos, estruturados a partir de três técnicas de investigação: a Observação Participante, a Foto-elicitação e a Análise Documental. Com a aplicação destas técnicas foi possível revelar as singularidades do grupo, as percepções subjetivas e a construção social do universo dos guardadores de carros nas ruas de Maringá. Pois, ao mesmo tempo em que a atividade é capaz de integrar os sujeitos, já que a rua viabiliza a construção dos mais diversos vínculos, ela também se apresenta como um fator discriminatório constituído, sobretudo, pelo estigma próprio da atividade de guardador de carro.

Palavras-chave: “Flanelinhas”. Antropologia Urbana. Identidade. Estigma.

Doing anthropology in the street: the genesis of social production of marginality among the “flanelinhas”

ABSTRACT

The large urban centers, as that marked by cultural diversity, are presented as a rich field of social research, the study provides a better understanding of the city as the context in which social relations are established. Among the various possibilities for studies in the city, the valets cars show themselves as social actors able to raise important discussions, which contribute to (de) construction of interpretations about the group and activity. The objective of this research is therefore to understand the keeper activity cars in Maringá-PR. And through the analysis of ethnographic data, demonstrate how to configure their identities, conjecture their practices and how they live invisibility and marginality. For this part is a theoretical model of Urban Anthropology, with some discussion of the city, following as it constitutes the identities of the actors in this city context and finally the empirical part of the research, which through ethnographic writing develops the description of social reality experienced by the interlocutors their daily life experiences and how the dynamics of the activity is recorded. The research is based essentially on qualitative methodological procedures, structured from three research techniques: participant observation, the photo-elicitation and Document Analysis. With the application of these techniques was possible to reveal the singularities of the group, the subjective perceptions and the social construction of the valets cars universe in Maringá streets. For, while the activity is able to integrate the subject, since the street enables the construction of many more links, it also appears as a discriminatory factor was, above all, the stigma own the car keeper activity.

Key words: “Flanelinhas”. Urban Anthropology. Identity. Stigma.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Pontos de atuação dos guardadores de carros centro de Maringá.....	34
Figura 2:	Vendedores ambulantes atuando no centro de Maringá.....	55
Figura 3:	Vendedores de óculos, frutas e cintos atuando no centro de Maringá.....	55
Figura 4:	Ponto do Juca.....	58
Figura 5:	Juca com seu cassetete.....	60
Figura 6:	Pedro cuidando dos carros.....	61
Figura 7:	Geni trabalhando.....	63
Figura 8:	Juca aguardando a chegada de um cliente.....	66
Figura 9:	Estacionamento de Geni.....	67
Figura 10:	Estacionamento de Geni em dia de chuva.....	68
Figura 11:	A organização do estacionamento de Geni.....	69
Figura 12:	Foto-elicitação – guardadores de carros conversando com cliente.....	73
Figura 13:	Foto-elicitação – guardadores de carros conduzindo um motorista.....	74
Figura 14:	Foto-elicitação – guardadores de carros regulamentado exibindo o ticket de estacionamento.....	74
Figura 15:	Foto-elicitação – guardadores de carros lavando um automóvel.....	75
Figura 16:	Foto-elicitação – guardadores de carros vigiando os carros.....	75
Figura 17:	Dezembro de 1934.....	89
Figura 18:	Mai de 1937.....	90
Figura 19:	Junho de 1942.....	91
Figura 20:	Junho de 1950.....	92
Figura 21:	Junho de 1957.....	93
Figura 22:	Março de 1958.....	94
Figura 23:	Julho de 1970.....	95
Figura 24:	Novembro de 1972.....	96
Figura 25:	Setembro de 1973.....	97

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DRT	–	Delegacia Regional do Trabalho
Estar	–	Sistema de Estacionamento Rotativo Regulamentado Pago
PIC	–	Projeto de Iniciação Científica
PR	–	Paraná
PMM	–	Prefeitura Municipal de Maringá
RMM	–	Região Metropolitana de Maringá
UNB	–	Universidade de Brasília
UNICAMP	–	Universidade Estadual de Campinas

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO.....	10
1.1	ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO.....	12
2	A TRAJETÓRIA E O MÉTODO: OS GUARDADOS DE CARROS COMO CATEGORIA DE ANÁLISE.....	14
2.1	OS GUARDADORES DE CARROS E OS DIÁLOGOS COM AS CIÊNCIAS SOCIAIS.....	14
2.2	DE ONDE VÊM OS GUARDADORES DE CARROS: APONTAMENTOS HISTÓRICOS DA ATIVIDADE NO BRASIL E EM MARINGÁ-PR.....	20
2.3	TRAJETÓRIA: A RUA COMO CAMPO DE PESQUISA ANTROPOLÓGICA.....	28
2.4	RECORTE METODOLÓGICO: GUARDADOR DE CARROS COMO NATIVO E A RUA COMO CAMPO.....	31
3	A CONSTRUÇÃO DO RÓTULO ESTIGMATIZADO ATRIBUÍDO AOS GUARDADORES DE CARROS.....	38
3.1	PENSANDO A IDENTIDADE A PARTIR DE UMA ANTROPOLOGIA NA CIDADE.....	39
3.2	OS PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE DOS GUARDADORES DE CARROS.....	41
3.3	COMPORTAMENTO DESVIANTE E O ESTIGMA DOS GUARDADORES DE CARROS.....	47
4	DIÁLOGOS ETNOGRÁFICOS E O OLHAR FOTOGRAFADO DA CIDADE..	52
4.1	A IDENTIFICAÇÃO DA ATIVIDADE DE GUARDADOR DE CARROS COMO TRABALHO.....	53
4.2	JUCA E A DINÂMICA DOS PONTOS.....	57
4.3	A RUA COMO UM ESPAÇO DE CONVÍVIO.....	61
4.4	GENI E SUAS ESTRATÉGIAS DE SOBREVIVÊNCIA NO “CAMPO”.....	66
4.5	IMAGENS E REPRESENTAÇÕES: A SUBJETIVIDADE ATRAVÉS DA FOTO-ELICITAÇÃO.....	72
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	81
	REFERÊNCIAS.....	84
	ANEXOS.....	88

1 APRESENTAÇÃO

A cidade, além de um símbolo de desagregação e do caos, – muito bem aprendida pela sociologia e outras ciências – em grande medida, se coloca também, como um local de ordem e agregação, em que os rituais, as trocas materiais e simbólicas ocorrem a todo o momento. Com um olhar mais atento é possível perceber, em uma única rua, uma infinidade de possíveis temas etnográficos, que abrem possibilidade para formular e desenvolver pesquisas pertinentes e relevantes a diversos campos.

Foi neste contexto, surgiu o interesse pela vida dos guardadores de carros ¹, atores sociais que compõe a paisagem urbana da maioria das cidades médias e das grandes metrópoles brasileiras. Grupo que na rua executa sua dinâmica de trabalho e divide espaço com a população em situação de rua, vendedores ambulantes, vendedores de passe², engraxates, dentre outros, trabalhadores formais, como por exemplo, guardas de trânsito e seguranças, além da população que cotidianamente circula neste ambiente.

Em uma manhã rotineira do ano de 2012, ao caminhar em uma rua central da cidade de Maringá, uma cena em especial chamou minha atenção. Um guardador de carro de aproximadamente 70 anos, sendo ofendido por um motorista. Fiquei observando o guardador de carro por alguns minutos e pude perceber o quão desprezado era a figura daquele sujeito, pelos motoristas e pela população que ali transitava. Tentando compreender, intuitivamente, aquela dinâmica, questionava-me sobre como uma pessoa decide atuar como guardador de carro sendo esta, uma atividade, a meu ver, tão discriminada? Ainda, por que não outra atividade como forma de ocupação e subsistência?

Confrontada por esses questionamentos, me dispus a encontrar explicações para as curiosidades que surgiram na rua. Logo com pesquisas informais sobre o grupo, muitas foram as respostas vindas da internet, de amigos e de familiares, em que parte dos comentários, eram de caráter depreciativo para com os atores, formulados no sentido de associar a atividade com

¹ Em virtude dos interlocutores de pesquisa negarem a expressão “flanelinha” e se intitularem como guardadores de carros –, considerando que um dos objetivos da pesquisa é de revelar às experiências a partir da ótica dos próprios sujeitos – a expressão “flanelinha”, embora utilizada no título do trabalho, foi substituída ao longo do texto por guardador de carros. Conforme pontuado no tópico adiante “4.2 Juca e a dinâmica dos pontos”.

² Categoria que compra e vende passagens de transporte coletivo. Sendo um grupo muito presente em Maringá-PR, principalmente nas proximidades do terminal urbano da cidade.

uma (des) motivação individual, deste modo, relacionada à desocupação. A partir desta experiência decidi então por pesquisar a dinâmica dos guardadores de carros em Maringá-PR tomando como base as suas próprias experiências.

Em 2012, por meio de um Projeto de Iniciação Científica (PIC) realizei as primeiras incursões na pesquisa formal. A análise sociológica trouxe a compreensão da atuação dos guardadores de carros como um fenômeno social relacionado, principalmente, a uma condição de sobrevivência de alguns sujeitos, em uma sociedade marcada pela desigualdade. Deste modo, a partir de uma conjuntura – que envolve pontos de vista e representações diferenciadas – a atuação dos guardadores de carros pode ser compreendida, como um fenômeno urbano capaz de revelar contradições mais amplas de nossa sociedade, como pobreza, segregação urbana e social.

Porém, mesmo com estas elucidações produzidas por meio da sociologia, seria isso, tudo que explicaria o cotidiano dos guardadores de carros? Percebi que não. Muito ainda deveria ser compreendido sobre o grupo e sua atividade. Neste sentido, optei por investigar esses atores estigmatizados e, – por meio da pesquisa, que agora descrevo – compreender as relações sociais estabelecidas entre os guardadores de carros a partir das lógicas formuladas pelo próprio grupo, conhecendo suas práticas e experiências. Deste modo, apresento outra leitura, por meio da Antropologia com a escrita etnográfica, que possa revelar as singularidades do grupo e a composição social do seu universo nas ruas de uma cidade média brasileira.

Frente a isso, análises e respostas podem ser alcançadas por meio dos instrumentos que a antropologia dispõe, que em muito contribuem para a compreensão da dinâmica do grupo, possibilitando com isso que os atores influam e participem das discussões que dizem respeito as suas vidas.

Partindo das acepções de Velho (1994), que aponta a importância e eficiência do uso da antropologia urbana para analisar os grupos marginalizados, pode-se ressaltar que os guardadores de carros – que compõem essa categoria –, também podem ser analisados com sucesso por essa abordagem, que, ao aplicar seus métodos de pesquisa e suas teorias explicativas é capaz de produzir análises e respostas que destacam-se por seu diferencial, proveniente, especialmente, do trabalho de campo etnográfico.

Logo, aplicando uma releitura dos instrumentos utilizados pela antropologia clássica, sobrepostos à dinâmica urbana moderna por meio de uma abordagem de “dentro e de perto”, revela-se uma realidade diferente das produzidas por outros enfoques, aproximando-se de uma análise das experiências dos guardadores de carros, que possibilita, dentre outros, compreender sua organização, como gerenciam seu cotidiano e suas motivações.

Espera-se assim, apresentar com esse trabalho uma abordagem diferente, que revele as singularidades do grupo e um universo, até aqui, pouco conhecido, e que possa, quem sabe, modificar a visão dos leitores tanto quanto mudou a minha, sobre estes atores que compõem a paisagem urbana de nossas cidades. E, por meio da análise dos dados etnográficos – colhidos de três interlocutores³ Cido, Geni e Juca – demonstrar como configuram suas identidades, conjecturam suas práticas e como vivem a invisibilidade e marginalidade.

Deste modo, a escolha de Maringá como o espaço da pesquisa se deu pelo fato de tratar-se de uma cidade média brasileira. E, ainda tão recente da data de sua inauguração⁴ é pautada um projeto de cidade pouco inclusiva, que nem sempre atende a população de forma justa, democrática (RODRIGUES; MOURA, 2009). Soma-se a isto, o privilégio de residir na própria cidade de investigação, o que viabiliza a realização do trabalho de campo com observação participante. Neste viés, mesmo que a abordagem trate especificamente, dos guardadores de carros de Maringá, a pesquisa traz subsídios para discussões mais amplas acerca dos atores e de sua atividade que, atualmente, se mostram cada vez mais presentes na maioria das grandes cidades brasileiras.

1.1 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A dissertação esta organizada em três seções. A primeira seção, introdutória, dedica-se a apresentar o tema, a abordagem utilizada na pesquisa e o ponto de vista metodológico. Para tanto, buscou-se historicizar a atividade no Brasil e em Maringá-PR, a fim de, apresentar o grupo pesquisado e algumas definições importantes – os diferentes perfis de guardadores de

³ Para Sáez (1013) interlocutor é o termo ideal em pesquisas de caráter etnográfico. Sendo este termo mais flexível que informante, porque não sugere um fluxo unidirecional, também por abrir para um amplo leque de trocas verbais, muito além da informação.

⁴ Surgida no final da década de 1940, como resultado do planejamento da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (RODRIGUES; MOURA, 2009).

carros – que contribuirão na compreensão dos atores e da dinâmica da atividade, bem como na delimitação do grupo analisado. Para situar o leitor nas discussões posteriores, introduzir-se-á o trajeto de análise e o percurso analítico e metodológico empregado na pesquisa.

Na segunda seção, a partir da leitura da antropologia *na cidade*, apresenta-se a base teórica do estudo, como objetivo de revelar os mecanismos que constituem a identidade dos guardadores de carros, analisando a relação desta identidade com os processos de estigmatização. Partindo dessa premissa, pretende-se descrever os mecanismos pelo qual são estabelecidas estas relações.

A terceira seção corresponde à parte empírica da pesquisa. Baseados em dados colhidos durante o trabalho de campo, busca-se apresentar o cotidiano, as experiências e como se constitui a dinâmica da atividade, a partir do ponto de vista dos interlocutores – Geni, Juca e Pedro. E, recorrendo à escrita etnográfica apresenta-se a descrição da realidade social vivida pelos interlocutores e procura-se, por meio das imagens, reproduzir um “texto vivido”, capaz de exibir não a experiência material em si, mas trazer à tona o sentido das relações sociais estabelecidas por intermédio da atividade.

2 A TRAJETÓRIA E O MÉTODO: OS GUARDADORES DE CARROS COMO CATEGORIA DE ANÁLISE

A rua que interessa e é identificada pelo olhar antropológico é recortada desde outros e variados pontos de vista, oferecidos pela multiplicidade de seus usuários, suas tarefas, suas referências culturais, seus horários de uso e formas de ocupação (MAGNANI, 1993, p. 3).

O objetivo desta primeira seção é apresentar o tema e o percurso analítico e metodológico empregado na pesquisa. Para tanto, de modo introdutório, analisa-se como que os guardadores de carros podem ser pensados a partir das Ciências Sociais, na sequência como que a temática pode ser entendida tomando como base os pressupostos da Antropologia. Para isso, apresenta-se, brevemente, o histórico do surgimento da Antropologia no Brasil e como ela se constituiu, por meio da Antropologia Urbana, como linha de pesquisa dos grupos urbanos, possibilitando uma nova leitura dos sujeitos, das suas vivências e suas experiências no cenário citadino.

Logo em seguida será apresentado os atores desta pesquisa, os guardadores de carros, com alguns apontamentos históricos do surgimento da atividade no Brasil e em Maringá-PR, a fim de compreender a origem destes trabalhadores no contexto urbano e seus diferentes perfis. Após discorre-se algumas reflexões sobre a rua, e como ela pode ser encarada como principal campo de análise para pensar as representações por detrás do significado da atuação dos guardadores de carros. Por fim, apresenta-se o recorte metodológico adotado na pesquisa.

2.1 OS GUARDADORES DE CARROS E OS DIÁLOGOS COM AS CIÊNCIAS SOCIAIS

A antropologia, que por muito tempo dedicou-se aos estudos dos povos primitivos, com os estudos urbanos abriu possibilidades para que os mais variados fenômenos e sujeitos da cidade fossem compreendidos em suas dimensões particulares. A observação participante, entrevista aberta e o contato direto com o investigado constituem os instrumentos empregados para esta abordagem.

Pois, de modo geral, enquanto os estudos sociológicos, comumente, estão mais direcionados a análise da estrutura e da dinâmica social utilizando, por exemplo, informações

colhidas mediante os questionários ou extraídas de bases estatísticas, os antropólogos, por sua vez, apresentam seus desdobramentos nos enfoques simbólicos, culturais e identitários, com foco frequentemente, em pequenos grupos, por meio do contato direto com o sujeito.

Essa proximidade com o sujeito, que por vezes estuda o familiar, leva o antropólogo a relacionar-se e confrontar-se com outras leituras do seu objeto pesquisado, já que, além da antropologia, a sociologia, a demografia e a psicologia, por exemplo, podem contribuir para análises de determinados fenômenos. Vale destacar que, cada uma destas abordagens apresenta suas singularidades que marcam as distinções em cada uma delas. É neste sentido que as diferentes ciências, leituras e abordagens contribuem para um melhor amadurecimento e enriquecimento das análises sobre o objeto estudado.

Os primeiros estudos desenvolvidos sobre os guardadores de carros, como objeto de análise, sucederam sob a perspectiva das Ciências Sociais⁵. O objetivo principal era de verificar quais os fatores que levaram ao surgimento da atividade em Maringá-PR. Neste estudo, partiu-se do pressuposto de que o município é marcado por um desenvolvimento segregado e deficiente em políticas públicas voltadas para a população excluída. Deste modo, a hipótese era de que as condicionantes sócio-estruturais como, por exemplo, o mercado de trabalho, pobreza, e exclusão social em grande proporção seria a explicação do surgimento e atuação dos guardadores de automóveis em Maringá.

Nesta perspectiva, verificou-se que as falhas na estrutura social – apresentadas por diversos fatores como, falta de políticas públicas, desigualdade social, exclusão social e precarização das bases de ensino –, acabam por abrir precedentes para o surgimento de outros problemas sociais, tais como, falta de preparo para o mercado de trabalho formal, precariedade das ocupações, dependência química, aumento da criminalidade, pobreza, etc. (PRADO, 2012). Com essa abordagem – sociológica – foi possível pensar os guardadores de carros como produto e produtor da sociedade em que a atuação como guardador de automóveis se apresenta como uma estratégia de sobrevivência.

⁵ Produto de um Projeto de Iniciação científica (PIC) desenvolvido no ano de 2012 e 2013: PRADO, Francieli M. Crescimento urbano, segregação e desigualdade social: um estudo etnográfico sobre os “flanelinhas” em Maringá-PR. In: SEMINÁRIO DE CIÊNCIAS SOCIAIS - TECENDO DIÁLOGOS SOBRE A PESQUISA SOCIAL, 10., 2012, Maringá, 2012. *Anais*. Maringá: Departamento de Ciências Sociais, 2012. p. 24-33. Disponível em: <http://www.dcs.uem.br/xseminario/gts/X_Seminarios_GT_1.pdf>. Acesso em: 5 fev.2015.

Agora, com uma abordagem antropológica, busca-se contribuir para a compreensão das relações sociais estabelecidas pelos guardadores de carros, adotando como referência o legado teórico-metodológico da antropologia e apresentando o método etnográfico como parte dessa herança. Neste sentido, essa abordagem parte de uma análise social, na qual a cidade é pensada – para além do espaço do conflito – como um local em que os agentes se integram e constituem seus espaços e organizam suas dinâmicas.

Uma das perspectivas apresentadas do surgimento da antropologia urbana é discutida por Velho (2009), aponta que foi a partir da complexidade das cidades modernas que ela surgiu, mais como uma necessidade de analisar e compreender as grandes metrópoles que se desenvolviam, de forma nem sempre ordenada, pelo mundo. Paralelamente a este contexto, embora não com o objetivo de se estudar as cidades especificamente, a própria antropologia se desenvolvia voltada para o estudo do mais exótico e remoto, em especial com os estudos de Franz Boas e de Malinowski, contemporâneos das primeiras etapas de trabalho mais ordenado do que veio a ser conhecida como Escola de Chicago.

A Escola de Chicago entre os anos de 1892 e 1929 abrigava um Departamento de Sociologia e Antropologia – disciplinas que mantinham permanente interação – apresentando como pesquisadores nomes como William Thomas e Robert Park, Erving Goffman, Robert Redfield, Louis Wirth, dentre outros. A heterogeneidade de objetos e os interesses de pesquisa entre estes autores eram os mais variados, sobretudo, advindos do meio urbano e utilizando do trabalho de campo e a observação participante como mecanismo de pesquisa (VELHO, 2009).

No Brasil nomes como Nina Rodrigues, Sílvio Romero e Euclides da Cunha contribuíram para o desenvolvimento da Antropologia no Brasil entre o final do século XIX e princípio do século XX. Estes pesquisadores, de formações diversas, registravam a respeito de negros, índios e sertanejos e colocavam nestes grupos as barreiras para o processo de formação do “provo brasileiro”, reproduzindo teorias “racialistas”, em que mestiçagem apresentava-se como obstáculo ao nosso desenvolvimento.

Sendo a Antropologia um campo novo nas ciências sociais, os antropólogos estrangeiros que realizavam pesquisas em terras brasileiras, voltados para a pesquisa indígena, eram formados em centros de pesquisa fora do Brasil. Já dos anos de 1930 a 1960 foram fundadas as primeiras escolas direcionadas aos estudos de Antropologia. Sendo, em 1934 a primeira Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Brasil na Universidade de São Paulo. Na mesma época também se fundava a Escola de Sociologia e Política. Para fazer frente à

necessidade de professores, foram contratados vários mestres estrangeiros, nomes como Roger Bastide, Emílio Willems, Claude Lévi-Strauss, Herbert Baldus, Donald Pierson e Radcliffe-Brown. No Rio de Janeiro a criação da Universidade do Distrito Federal, onde Gilberto Freyre assumiu em 1935, como primeiro professor, a cátedra de Antropologia Social e Cultural; tomou também a cátedra de Sociologia, e Arthur Ramos ficava com a de Psicologia Social (MELATTI, 1983).

Entre as décadas de 1940 a 1950 surgiram os “estudos de comunidade”, que objetivavam desenvolver uma visão geral da sociedade brasileira, com os estudos voltados a transformação cultural, persistência da vida tradicional, imigração, educação, dentre outros. Para tanto, utilizou-se a abordagem sistemática de observação das pequenas cidades ou vilas com as técnicas desenvolvidas pela Etnologia nas análises das sociedades tribais. Neste mesmo sentido Cardoso (2004), apresenta os estudos de comunidade como fundamentais para o desenvolvimento da antropologia, que até então, direcionava suas abordagens teóricas para os estudos das sociedades tradicionais. Com os estudos de comunidade foi possível estudar, como por exemplo, as aldeias indígenas, possibilitando deste modo, a utilização dos métodos de observação participante, entrevistas, histórias de vidas, etc.

Os estudos sobre folclore também se apresentam como fundamentais para o desenvolvimento etnológico no Brasil, ao passo que foram utilizadas as técnicas de contato face a face com os interlocutores. Nesta ceara, vale destacar também, os estudos das relações sociais entre negros e brancos, com relevante importância para a Etnologia (MELATTI, 1983).

Em 1960 o número de etnógrafos é cada vez maior decorrente da criação dos cursos de pós-graduação, na Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) em 1971 e da Universidade de Brasília (UNB) em 1972. Vale destacar também a criação do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social do Museu Nacional em 1968 e de sua importância no campo da pesquisa antropológica. Neste período também, alguns temas de pesquisa, foram deixados de lado, como os estudos de “comunidade, sendo substituídos por pesquisas de caráter mais regional, dedicados às temáticas envolvendo o campesinato, os assalariados rurais, as frentes de expansão e os trabalhadores urbanos” (MELATTI, 1983, p. 22).

Neste contexto, com o fenômeno do êxodo rural desenvolveram-se os estudos sobre a migração no Brasil, abrindo caminho para as pesquisas de urbanização, tratando de temáticas variadas, tais como favelas, marginalidade, desenvolvimento urbano, etc. Assim, para essas

abordagens de pesquisa, utilizaram-se de técnicas qualitativas de análise com material adquirido através de entrevistas ou observação participante (DURHAM, 2004).

A partir década de 1970 as pesquisas etnológicas passam por uma renovação teórica, pois cresce o número de pesquisas voltadas para os fenômenos sociais urbanos, como os estudos de comportamento desviante estudado, sobretudo, nas cidades. Período esse que mostra-se notório para o reconhecimento da Antropologia Urbana, como uma importante linha de pesquisa dos grupos urbanos (DURHAM, 2004).

Neste viés, à Antropologia Urbana começava a ganhar cada vez mais espaço no Brasil, temas como as migrações da área rural para a urbana e os desdobramentos recorrentes deste processo, como a marginalidade e a ocupação em favelas, dão molde e estilo para as pesquisas. Vale destacar a produção em 1972 de Gilberto Velho “A Utopia Urbana: um estudo de antropologia social”, com um exemplo de investigações voltadas para a pesquisa antropológica nas cidades (VELHO, 1972).

Conforme descrito anteriormente, neste breve histórico da Antropologia Urbana, verifica-se que ela ganha espaço como campo de pesquisa inicialmente com os estudos da migração rural-urbana e da vida nas favelas, posteriormente nos estudos das camadas médias, do comportamento desviante e das instituições totais. Logo, em virtude das transformações sociais e urbanas, advindas com a modernidade, o campo da Antropologia acaba por renovar-se e tornar-se fonte de pesquisa para as sociedades complexas e todos os fenômenos que ocorrem no interior da mesma, sendo neste contexto em que a Antropologia Urbana consolida-se como campo de pesquisa científica (MAGNANI, 1996).

Assim, sendo a cidade um espaço dinâmico de constantes transformações, as contradições colocam-se mais a mostra. Por isso, instituem-se como locais em que os mais variados processos e fenômenos sociais podem e devem ser pesquisados e compreendidos. Esta variedade, expressa nos atores urbanos, nas ocupações, na vida cultural da comunidade urbana pode apresentar como implicação as segmentações espaciais e simbólicas dos sujeitos que, em grande medida, são abordagens importantes a serem pesquisadas.

A fim de desenvolver os estudos com enfoque antropológico e conhecer os sujeitos, bem como compreender suas dinâmicas a técnica de observação participante se apresenta como método ativo para esses estudos, sobretudo por ser frequentemente utilizados pelos Antropólogos Urbanos. Sobre isso José Guilherme Magnani (1992) em entrevista narrada por

Mendoza (2000), afirma que a antropologia valoriza o modo de vida dos atores, não se atendo apenas ao juízo do que o analista acha sobre determinado fenômeno ou sujeito, para isso o antropólogo vai até o campo de pesquisa a fim de:

[...] observar como é o modo de vida e tentar então agora incorporar o olhar do outro que é a grande contribuição que a Antropologia tem frente a outros recortes em Ciências Sociais, é valorizar o discurso do outro e fazer um contraponto entre um discurso daquele que nunca foi ouvido porque parecia que era lá no fundo escondido, com outros discursos dominantes (MAGNANI 1992 apud MENDOZA, 2000, p. 194).

Desse modo, os estudos antropológicos passam a dedicar-se, de maneira expressiva, a análise e compreensão dos fenômenos e eventos cotidianos, possibilitando uma nova leitura dos sujeitos, suas vivências e suas experiências – ao “incorporar o olhar do outro” – formular também, outras interpretações a respeito da dinâmica do grupo pesquisado, “dar voz” a esses atores e mostrar outra realidade, por vezes, invisível (MAGNANI 1992 apud MENDOZA, 2000).

Na tentativa de compreender estas transformações pelo viés da Antropologia Urbana, o “outro” pode estar mais próximo do que se imagina, “basta uma caminhada pelos grandes centros urbanos e logo entra-se em contato com uma imensa diversidade de personagens, comportamentos, hábitos, crenças e valores” (MAGNANI, 1996, p. 3). Neste sentido, os mais variados elementos podem se transformar em objeto de pesquisa, aliado a necessidade de formulação de novos olhares para os fenômenos e sujeitos que compõe a paisagem urbana.

Vinculando-se a esta perspectiva, de que os grandes centros urbanos podem revelar o “outro”, é que surgem os guardadores de carros como objeto de análise empírico da Antropologia urbana, considerados pelo senso comum como sujeitos desviantes, vagabundos, inadaptáveis ao trabalho e, por isso, deveriam ser criminalizados por explorarem da população e colocar em risco a ordem pública. Essas interpretações discriminatórias, se apresentam como justificativas importantes para pesquisar o grupo e propor um diferente ponto de vista sobre os sujeitos e sua atividade.

Destaca-se até o momento que, a Antropologia urbana – apreendida como uma Antropologia na cidade – permitiu que o cenário citadino fosse percebido para além de um espaço de localização de uma população, apenas (MAGNANI, 2002). Assim, o que caracteriza a abordagem da antropologia urbana, em contrapartida de outros campos de estudo, é o caráter de exploração dos espaços urbanos com o rigor da observação, que pode

expor uma multiplicidade de identidades, que são construídas e transformadas a todo o momento por essa pluralidade cultural.

Além disso, de acordo com Goffman (1988) a cidade contemporânea reúne os mais diferentes sujeitos, dentre estes os excluídos, rejeitados, estigmatizados. Sendo que, para estes a rua se apresenta como um local possível de se obter renda para sobrevivência e alcançar o mínimo de reconhecimento social. Nesta perspectiva, muitos sujeitos vivem na rua e da rua, dos quais fazem parte os mendigos, catadores de reciclados, guardadores de carros, etc. Sendo o último – nosso objeto de análise – um grupo complexo, porque não se classifica como esmoleiro, porém desperta ainda mais rejeição social, principalmente pelos aspectos políticos e legais, ainda não definidos de forma unanime⁶.

Diariamente, devido a constante transformação do espaço urbano, aumento da frota de veículos, diminuição de empregos formais, aliada a possibilidade rentável de adquirir dinheiro de modo relativamente acessível, emerge estes atores, que se apropriam da rua para garantir sua sobrevivência. Assim, os guardadores de carros que já fazem parte da paisagem urbana das grandes cidades, são comumente associados ao que de ruim a cidade apresenta. Além disso, são encarados como um problema social a ser combatido, criminalizado e extinguido.

2.2 DE ONDE VÊM OS GUARDADORES DE CARROS: APONTAMENTOS HISTÓRICOS DA ATIVIDADE NO BRASIL E EM MARINGÁ-PR

Além de “flanelinha” no seu diminutivo, genuinamente ser considerado uma pequena flanela, atualmente o termo é muito mais associado a guardador de automóveis, atividade eminentemente urbana, encontrada, especialmente, nas ruas das grandes cidades. Sempre alvo de críticas a atividade tem sido uma constante nas discussões em torno da segurança pública, já que o guardadores de carros com frequência é associada a marginalidade.

A data do início da atividade, e sob que circunstâncias ela se desenvolveu são incertas, em virtude das fontes de pesquisa sobre o tema serem mínimas, além de duvidosas. Depois de várias buscas em referências bibliográficas e páginas *online*, dentre as encontradas, no que se

⁶ Essa unanimidade vem no sentido de que enquanto algumas cidades brasileiras reconhecem a atividade de guardador de automóvel, regulamentando-a como profissão em outras cidades a atividade foi criminalizada, ainda as cidades que não definiram nada sobre o assunto, como é o caso de Maringá.

refere ao histórico da atividade de guardador de carro, descreve que a função de guardador de automóveis teve início em meados de 1945, quando os ex-combatentes brasileiros que foram mobilizados para a segunda guerra mundial na Europa, ao retornar para o Brasil, os “pracinhas”, ficaram sem ocupação, frente a isso, o então presidente Getúlio Vargas deu origem à atividade de guardadores de carros, como uma forma de empregar esses ex-combatentes (LIGA NACIONAL ANTI-FLANELINHA, 2009).

Vale destacar que, mesmo sendo esta uma das poucas fontes de informações sobre a atividade, ela é questionável. Com base no depoimento de Ferraz (2015)⁷, este fato trata-se de uma “lenda”. Estudioso sobre a temática dos expedicionários brasileiros, o autor destaca que os “pracinhas” retornaram ao Brasil da Europa entre julho e outubro de 1945 e por lei, eles tinham direito de voltar ao emprego anterior. Já no que se refere ao desemprego dos veteranos, este fato demorou um pouco mais de tempo para vir à tona. Destaca também, que Getúlio Vargas, em 1945, estava mais preocupado com as articulações golpistas que culminaram em 29 de outubro por sua deposição, deste modo não emitiu qualquer medida oficial sobre os “pracinhas” que retornaram da guerra. A primeira lei de benefício aos expedicionários tratou-se de uma pensão, aos que ficaram com complicações em decorrência da guerra, que foi sancionada somente no governo do presidente Eurico Gaspar Dutra, ou seja, seis meses depois do retorno.

Uma vez que deparamo-nos com consideráveis entraves para o acesso a fontes de pesquisa sobre o histórico da atividade dos guardadores de carros, a análise documental de acervo jornalístico e entrevistas apresentam-se como uma possibilidade de obter informações e dados mais precisos, a fim de construir alguns apontamentos históricos do surgimento da atividade no Brasil e propor algumas hipóteses do porque a atividade teve início, ou seja, qual o contexto de surgimento. Deste modo, tendo em vista que a pesquisa documental caracteriza-se “pela busca de informações em documentos que não receberam nenhum tratamento científico, como relatórios, reportagens de jornais, revistas, cartas, filmes, gravações, fotografias, entre outras matérias de divulgação” (OLIVEIRA, 2007, p. 69).

Portanto, considerando que os guardadores de carros se fazem mais atuantes em cidades metropolitanas – justamente por serem mais urbanizadas, em que os processos de

⁷ FERRAZ, Francisco César. Pracinhas: Depoimento [23 de junho, 2015]. Maringá. Francisco César Ferraz é doutor em história pela USP e professor da Universidade Estadual de Londrina e autor do livro “Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial”.

precarização do trabalho como desemprego e subemprego mostram-se mais presentes – logo, as pesquisas nos jornais destes locais podem trazer informações importantes neste sentido. E, como historicamente, o processo de industrialização e urbanização concentrou-se na Região Sudeste, sobretudo, no Estado de São Paulo e Rio de Janeiro, possivelmente, foram nestas cidades que tiveram os primeiros indícios da atividade de guardador de veículos. Neste contexto, as pesquisas concentraram-se nos acervo *online* do Jornal Folha de S.Paulo e do O Globo do Rio de Janeiro, com as análises nos material disponíveis desde a década de 1920.⁸

Com base nas pesquisas, os primeiros relatos de profissionais de guardadores de carro surgiram em meados de 1930, inicialmente na cidade de Rio de Janeiro e São Paulo. Após a década de 1960 a atividade foi sendo desenvolvida em outras grandes cidades brasileiras, de forma mais tardia.

São Paulo, em meados de 1940 contava com 18 guardadores de automóveis, que se concentravam no centro da cidade, nas proximidades da Praça Dom Gaspar. Entre os guardadores, o chamado Paraibano, 51 anos, negro de cabelos grisalhos, conta que veio da Paraíba ainda menino, trabalhava em várias ocupações até sofrer um acidente e perder o dedo, desde então começou a trabalhar como guardador de automóveis, isso em 1937. Como os automóveis ainda eram poucos na cidade, o rendimento dos guardadores era muito pequeno, em média 1.200 réis por dia de trabalho (FOLHA, 2015)⁹.

Já no Rio de Janeiro em 1931, a então na época inspetoria de veículos, instituiu os guardadores e lançou a criação da gorjeta obrigatória, que obrigava os motoristas a gratificar os guardadores com qualquer valor em troca da segurança dos automóveis. Os estacionamentos foram divididos em postos e cada guardador foi registrado por um número de identificação e ficou responsável por um destes postos, os quais após a retirada do automóvel emitiam um canhoto em nome da inspetoria de veículos do Rio de Janeiro (O GLOBO, 2015)¹⁰.

Com o passar dos anos, os guardadores não registrados também começaram a trabalhar na atividade. E, embora a atuação fosse coibida pela polícia militar, com o aumento do fluxo de veículos e mão de obra, esse controle não conseguia ser efetivo, originando assim,

⁸ As pesquisas foram realizadas no acervo digital do jornal O Globo e Folha de S.Paulo. E, como trata-se de acervo de reportagens históricas, os trechos serão referenciados com o ano que foi realizada a pesquisa.

⁹ Acervo jornal Folha de S.Paulo, disponível em: <<http://acervo.folha.uol.com.br/>>. Acesso em: 10 maio 2015.

¹⁰ Acervo jornal O GLOBO, disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/>>. Acesso em: 10 maio 2015.

os guardadores ilegais de veículos (O GLOBO, 2015). Lembrando que, neste mesmo período, entre de 1960 a 1970, a mecanização do campo fez com que um grande número de trabalhadores rurais migrasse para as áreas urbanas, fazendo com que a população urbana crescesse consideravelmente (LOPES, 1978). Esse contexto, possivelmente, possibilitou que muitas destas pessoas encontrassem na atuação de guardador de carro uma forma de trabalho.

Vale destacar que em 1957 o executivo da cidade de São Paulo promulgou uma lei que dava preferências aos guardadores de automóveis para ingresso na guarda civil do município. Com esse movimento observa-se uma preocupação do estado em regularizar a função, também revela o caráter de utilidade pública da atividade (FOLHA, 2015).

Em 1970, aproximadamente 30 anos após o surgimento, a atividade já passa a ser considerada um subemprego, ao lado, por exemplo, de vendedores ambulantes e domésticas. Já em 1972, ocorreu em São Paulo algumas tentativas da atividade ser reconhecida e regulamentada, um desses reconhecimentos veio com a promoção dos guardadores de carros a vigilante do aeroporto de Congonhas. Com a nova distinção os rendimentos dos guardadores variavam de 200 a 1.000 cruzeiros velhos por carro, totalizando no fim do mês pouca mais de um salário mínimo (FOLHA, 2015).

Com a tentativa frustrada de regulamentação da atividade, em 1973 o Departamento do Sistema Viário de São Paulo proibiu a atuação dos guardadores e lavadores de automóveis e quem fosse apreendido desempenhando a atividade seria recolhido para a delegacia de vadiagem e os menores serão encaminhados para o juizado (FOLHA, 2015).

Já em 1975, foi criada uma lei federal da “profissão de guardador e lavador autônomo de veículos automotores” (Lei nº 6.242/75, regulamentada pelo Decreto nº 79.797/77)¹¹ (BRASIL, 1975; BRASIL, 1977). Com a criação da Lei, ocorreu um aumento considerável de trabalhadores na função de guardador de carros. Já na década de 1980, intensificam-se as reclamações de abusos cometidos nas atuações dos guardadores, os quais tarifavam os estacionamento das avenidas centrais com valores considerados abusivos.

¹¹ Nos termos do decreto, no artigo 3º o guardador “atuará em áreas externas públicas, destinadas a estacionamentos, competindo-lhe orientar ou efetuar o encostamento e desencostamento de veículos nas vagas existentes, predeterminadas ou marcadas” (BRASIL, 1975). Já no artigo 4º, cabe destacar que o guardador “atuará em áreas externas públicas, destinadas a estacionamento, onde for autorizada lavagem de veículos, competindo-lhe a limpeza externa e interna do veículo”. Em ambos os casos, o exercício regular da profissão depende apenas de registro na respectiva Delegacia Regional do Trabalho (BRASIL, 1975).

Legalmente para exercer a atividade de guardador de carros deve ter registro na Delegacia Regional do Trabalho (DRT) e não possuir antecedente criminal. No entanto, as prefeituras que não normatizaram a profissão abre precedente para que a atividade possa ser desempenhada sem fiscalização.

Salienta-se que, desde a criação da Lei em 1975 existe um conflito interfederativo, ao passo que a federal criou e regulamentou a profissão dos guardadores de carros já a municipal tem o direito ou não de proibir ou criminalizar a atividade. Contudo, o cabe aos municípios consolidar o fato de tornar a atividade legalmente aceita. Porém, esta constatação é quase sempre no contrário, na medida em que uma parcela dos municípios brasileiros caminha no sentido de criminalizar a atividade. As cidades de Novo Hamburgo no Rio Grande do Sul e Ponta Grossa no Paraná, por exemplo, são duas das cidades brasileiras que criminalizaram a atuação dos guardadores de carros, de acordo com a lei, quem for flagrado pode ser enquadrado em cinco crimes, sendo, exercício ilegal de profissão ou atividade, extorsão, constrangimento ilegal, estelionato ou usurpação de função pública.

Contrária a esta ação de criminalização, cidades como Recife no estado Pernambuco e Belo Horizonte em Minas Gerais, a atividade de guardadores de carros e lavadores de automóveis foi regulamentada pelas Prefeituras¹². Nas duas cidades o projeto de Lei prevê algumas normas para atuação, a primeira, comum em ambas as cidades, é um cadastro dos guardadores de carros e a definição pelo poder público das áreas que podem ser exploradas. Lembrando que a utilização do serviço é facultativa, já que os estacionamentos em que os guardadores de carros trabalham são áreas públicas.

Já em Maringá o surgimento dos primeiros guardadores de carro data por volta de 1992, ano que Juca – um de nossos interlocutores – chegou à cidade, vindo de São Paulo, sem emprego encontrou na atividade uma oportunidade de obter renda, já que na época, encontrava-se impossibilitado trabalhar em outra profissão em virtude de um problema de saúde. O interlocutor relembra que quando chegou a Maringá ainda não existiam muitos guardadores de carros, apenas alguns adolescentes em situação de rua¹³ que atuavam na

¹² Em setembro de 2015 em Belo Horizonte já chegou ao número de 1.070 pessoas cadastradas pela prefeitura como guardadores regulares, estes podem lavar e vigiar carros, mas devem usar coletes e crachás de identificação. O valor para vigiar ou lavar o carro deve ser negociado entre cliente e prestador de serviço (O GLOBO, 2015).

¹³ Segundo informações da Secretária e Assistência Social de Maringá esta atuação foi coibida pelo Conselho Tutelar, por indicar situação de trabalho infantil. Logo, com o passar dos anos, a atividade foi sendo ampliada gradativamente e assumida por outros indivíduos em idade adulta (PRADO, 2012).

atividade e um homem – já falecido – que tinha um “ponto” próximo a Rua Joubert de Carvalho, localizada na região central da cidade. Juca relata que percebeu a necessidade de vigiar os automóveis próximos a catedral – igreja matriz –, foi então que se estabeleceu no ponto, onde encontra-se há 24 anos. Juca conta com orgulho de quando chegou a Maringá, acredita ser um dos primeiros “guardadores” da cidade. Sem emprego e impossibilitado de trabalhar em outra atividade que exigisse força física, devido um problema na coluna, andando na catedral teve a ideia de cuidar dos carros do estacionamento.

Dentre as ações desenvolvidas em Maringá acerca dos guardadores de carros, podemos destacar três principais. A primeira se deu em 2005, quando foi apresentado em Maringá um Projeto de Lei Ordinária nº 9.662/2005, que dispunha sobre a criação do programa “flanelinha cidadão”, de autoria do então vereador Odair de Oliveira Lima, no entanto o projeto foi arquivado em razão do término do mandato do Vereador, autor do projeto (PMM, 2005).

Em 2009 foi desenvolvido por algumas entidades em Maringá um projeto de regularização do trabalho dos guardadores de carros. O objetivo do projeto era de desenvolver alguns mecanismos para resguardar os motoristas que utilizam os estacionamentos, deste modo, impondo algumas exigências para aquisição da autorização de guardador de carros, com oferta de cursos de qualificação. Assim, apenas os cadastrados e com coletes de identificação poderiam atuar nas vias públicas de Maringá. No momento, foram cadastrados 91 guardadores, porém o projeto foi interrompido, em virtude de denúncias de que os coletes estavam sendo repassados a terceiros (SILVA, 2009).

Já em 2013 tramitou na câmara o Projeto de Lei Ordinária nº 12.534, o qual proibia a atividade de guardador de veículos ou “flanelinha”, de autoria do vereador Flávio Marcelo Gonçalves Vicente, o qual foi arquivado por inadmissibilidade (PMM, 2013).

Neste ínterim, sempre que o desemprego ou qualquer outro obstáculo para o trabalho formal ocorrer na vida de um sujeito, para essa causalidade a busca de trabalho e renda em atividades informais, como guardador de carro, apresenta-se como uma possibilidade. Fazendo com que estes atores se tornem cada vez mais presentes nas ruas das cidades brasileiras, em especial – tomando como fundo o universo de pesquisa – em Maringá.

Durante o trabalho de campo, foi possível identificar diferentes tipos de guardadores de carros, o que denominamos de perfil guardadores de carros, os quais foram divididos em

três tipos, sendo os guardadores de carros fixos, os não fixos e ocasional. Vale enfatizar que essa definição dos perfis foi construída com base nos relatos dos interlocutores da pesquisa e dados coletados durante as observações no campo. Essa distinção foi definida com o objetivo de facilitar na identificação dos diferentes tipos de guardadores de carros, auxiliando também na compreensão da dinâmica da atividade, bem como na delimitação do grupo analisado.

O primeiro perfil, os guardadores de carros fixos, são na maioria das vezes, “donos dos pontos”, estão todos os dias no mesmo local, cumprem horários e geralmente possuem algum tipo de identificação, como colete ou crachá. Os principais fatores que identificam os guardadores de carros fixos é o tempo de atuação na atividade e regularidade que desempenham a função. Neste caso, a média de tempo de atuação fica entre três a vinte anos e por serem donos dos seus próprios pontos encontram-se com regularidade nos locais, em dias e horários determinados, geralmente todos os dias da semana, exceto domingo, também cumprem horário, geralmente das 08 às 20 horas. Vale destacar ainda que nos locais mais movimentados, como avenidas centrais, ocorre à comercialização dos pontos. Quem chega primeiro tem direito de explorá-los. Estes pontos também podem ser comercializados, vendidos ou alugados, a venda de um ponto chega a custar aproximadamente 600 reais (DIÁRIO DE CAMPO, 2015).

Estes sujeitos utilizam da renda obtida como guardador de carro para sobrevivência, bem como para despesas gerais, como aluguel, alimentação, etc. Essa categoria geralmente é conhecida nos locais de atuação pela população, por isso conseguem estabelecer com os motoristas e comunidade do entorno alguns acordos, como por exemplo, obterem renda mensal, por meio dos mensalistas. Esta relação se estabelece na medida em que alguns motoristas que trabalham próximos aos pontos e estacionam todos os dias no mesmo lugar, pagam em média 40 reais por mês para o guardador que cuidar do automóvel todos os dias da semana das 8 da manhã às 18 horas (exceto sábado, domingo e feriado) (DIÁRIO DE CAMPO, 2015).

Vale destacar também a troca de moedas e segurança por alimentação “marmita” e venda de ticket de estacionamento, sendo que em Maringá existe uma área de estacionamento rotativo regulamentado pago, denominado área de Estar em vias e logradouros públicos de Maringá fiscalizada por equipe da Secretaria Municipal de Transportes, o objetivo é o controle de tempo dos veículos estacionados nas vias. Assim os guardadores adquirem estes tickets e revendem para os motoristas e venham necessitar caso a fiscalização passe no local.

Assim como nas outras duas categorias, a baixa escolaridade é uma constante entre os guardadores de carros fixos, além disso, é comum a idade avançada acompanhado de algum comprometimento físico que os incapacita de desempenhar funções que exijam esforço físico, o que em grande medida limita ainda mais o acesso ao mercado formal de trabalho.

O segundo perfil, denominado como guardadores de carros não fixo, geralmente composto por sujeitos mais jovens, atuam sem regularidade e conforme a oportunidade, comumente trabalham em outras funções durante o dia e a noite, finais de semana e feriados atuam como guardadores. Como não são donos dos pontos, os locais de atuação são variados, especialmente zonas de grande movimentação, como por exemplo, próximo a boates, bares, clubes, estádio de futebol e feiras.

Este perfil de guardadores de carros encontra na atividade uma oportunidade de complemento de renda, de modo relativamente fácil, o que frequentemente gera muitas queixas por parte da população, pois é comum determinarem valores para realizar a segurança do veículo e no final do evento, por exemplo, não encontrarem-se mais nos locais. Esse grupo é comum em grandes centros urbanos, porém em Maringá esta se tornando cada vez mais frequente, principalmente em eventos de grande movimentação, como no estádio, principais teatros e parque de exposição.

Já o terceiro perfil, guardadores de carros ocasionais, assim como o segundo não são os donos dos pontos, atuam conforme a necessidade e de modo aperiódico, também migram de acordo com a demanda para os locais de maior movimento. A diferença desse perfil com os não fixos é de que o grupo é composto de pessoas que além de não possuir outra atividade, a maioria encontra-se em situação de vulnerabilidade, geralmente dormem na rua, além de consumir álcool e demais entorpecentes. Geralmente entre os sujeitos deste perfil encontram-se esmoleiros e utilizam da atividade de forma estratégica como meio de obter dinheiro para compra de alimento, álcool e drogas. Frequentemente encontrando-se alterados, sob os efeitos de drogas e álcool, o que acaba gerando reclamações da população, pois, em alguns casos coagem os motoristas. Vale frisar que, esta categoria, também mal interpretada é resultado e produto de uma sociedade desigual, que carece da atenção do Estado e de políticas públicas, de fato eficientes, para essa população, que das três categorias apresentadas, é a que mais padece.

Com base nos perfis apresentados e tendo em vista a existência de um discurso que tende a desqualificar os guardadores de carros em seu conjunto, sem considerar e

compreender os diferentes perfis e as nuances nas formas de atuações, buscar-se-á analisar o perfil guardadores de carros fixos, de modo a compreender as singularidades e em alguma medida contribuir para uma nova percepção acerca desses atores sociais, frequentemente estigmatizados.

2.3 TRAJETÓRIA: A RUA COMO CAMPO DE PESQUISA ANTROPOLÓGICA

O trajeto que pretende-se salientar versa no sentido de trazer a rua como uma categoria de análise importante, em certa dimensão, responsável pela construção do que representa ser guardador de carro. Fato este evidenciado, mediante as experiências em campo, que foram apresentando um cenário muito mais complexo do que se podia imaginar, assim, atribuindo a rua um papel de destaque. Neste sentido, ela passa a ser o local no qual se desenvolvem as dinâmicas do grupo.

Antes de tratar da rua, como um local das experiências e dinâmicas de grupos urbanos, vale pensar, inicialmente, o contexto da cidade e como ela pode ser compreendida em diferentes perspectivas. Uma delas, trabalhada por Wirth (1967), aponta que a constituição da cidade leva ao desenvolvimento de diferentes modos de vida, formada por papéis sociais fragmentados, no qual as relações sociais são pautadas no distanciamento, isolamento, superficialidade, anonimato, relações sociais transitórias, competição individualista, entre outros. Essa ideia é compartilhada por Redfield (1941), o qual acrescenta a cultura urbana constituída por papéis fragmentados e um comportamento mais individualista. Essas características, pensadas pelos autores, acabam por estabelecer relações sociais fundadas na impessoalidade.

Em seguida, a rua, como um recorte da cidade, pode ser pensada dos mais variados pontos de vista e comumente ela é relacionada à função tradicional, como um espaço de passagem de pedestres e automóveis. Por outro lado, a rua pode ser entendida como um espaço público e regulado por regras também públicas. Este é o espaço do encontro, da violência, do caos, das desigualdades e desagregação em que os contrastes parecem não ter fim em meio à complexidade da vida urbana moderna.

A rua que importa para a investigação apresenta-se como um local das multiplicidades de sujeitos, de tarefas, de ocupações, de culturas, dos encontros e das trocas simbólicas e

materiais. Pois, a rua “resgata a experiência da diversidade, possibilitando a presença do forasteiro, o encontro entre desconhecidos, a troca entre diferentes, o reconhecimento dos semelhantes” (MAGNANI, 1993, p. 2). Essa é a rua que nos interessa perceber, mais ainda as experiências que ela pode proporcionar para quem nela esta. Deste modo, torna-se possível falar dos guardadores de carros como atores e das suas experiências na rua, sendo a última utilizada por eles “já não como espaço de circulação, mas enquanto lugar e suporte de sociabilidade” (MAGNANI, 1993, p. 4).

Para os guardadores de carros a rua representa múltiplos significados, além do lugar de trabalho, ainda se apresenta como local de sociabilidade. Na medida em que, por detrás do aparente desarranjo da atividade é possível perceber o aparelhamento do grupo e as regularidades das suas performances, que são formuladas e organizadas de acordo com as normas estabelecidas, socialmente, entre seus membros.

Deste modo, acredita-se que tomar a rua como local de atuação e sobrevivência é o que determina os significados do ser guardadores de carros, pois, o que caracteriza a atividade é o fato de utilizar da rua e na rua realizar as trocas simbólicas e econômicas. Nesta conjuntura, vale demarcar de qual ângulo a rua esta sendo pensada. Ao passo que, em oposição a casa, a rua sugere um local de falta de controle e afastamento, ou ainda como DaMatta (1997, p. 93) apresenta “como dura realidade da vida”, portanto, a qual os indivíduos quase não mantêm o domínio, sendo de responsabilidade do governo ou do “destino” o que acontece nela. Assim, na perspectiva do autor, a rua é encarada como um espaço de desagregação não controlada em que os malandros e marginais se encontram. Ainda, de acordo com DaMatta (1997, p. 15):

Quando digo então ‘casa’ e ‘rua’ são categorias sociológicas para os brasileiros, estou afirmando que, entre nós, estas palavras não designam simplesmente espaços geográficos ou coisas físicas comensuráveis, mas acima de tudo entidades morais, domínios culturais institucionalizados e, por causa disso, capazes de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas.

Tomando destas reflexões, tudo nos leva a crer que a rua se apresenta como fator explicativo para as concepções e valores que são construídos em torno da atividade de guardadores de carros. De tal forma que ela pode ser encarada como principal campo de análise para pensar as representações por detrás do significado da atuação. Sem falar de que, na medida em que utiliza-se do público como local de atuação, os atores rompem com uma

norma moral e legal estabelecida de que o público por ser de todos não deve ser explorado somente por alguns, que não o Estado.

Ferreira e Volgel (1985), para a compreensão do universo social da rua, do mesmo modo que DaMatta (1997), apresenta esta concepção da rua como um espaço que se opõe a casa, identificada como o público, o masculino e o formal. Deste modo, estando a rua em contraposição a casa, as pessoas que utilizam da rua, como os guardadores de carros, para sobrevivência nutrem uma representação negativa, sendo assim, não possuem as prerrogativas nas relações de legitimidade. Ao passo que, essa oposição da rua e casa, traz a casa como um espaço de organização e normas, sendo estas relações inexistentes na rua.

De modo simplificado a rua pode ser pensada também, como o lugar de caminho, que leva a diferentes destinos, ao trabalho, para a casa, isso quando não se apresenta como o destino, ao passo que “ela mesma, aliás, serve a todas essas atividades. Por isso, mais do que uma simples passagem é um lugar onde se desenvolvem os ritos da sociabilidade” (MELO; VOGEL, 1980, p. 6)¹⁴.

Deste modo a rua – entendida como um espaço de relações sociais –, é um local em que os sujeitos anônimos relacionam-se, e esse contato segue algumas normas estabelecidas por laços contratuais. A rua é tomada pela impessoalidade e pelo total domínio público em que as relações formais são estabelecidas, sob a égide da lei e das normas sociais. Ainda:

O termo *rua*, por exemplo, designa tanto o caminho público que passa entre dois renques de casas, muros ou paredes, quanto o conjunto de todos esses elementos. Por extensão, aplica-se igualmente aos habitantes da rua. Na realidade, o universo assim definido comporta relações de substância, domínios de intimidade e informalidade, lugares mais ou menos controlados, onde o valor da lei e do dinheiro se relativiza, diante dos requisitos da amizade, do respeito e do favor (MELLO; VOLGEL, 1980, p. 9).

Embora o objetivo não seja falar da rua em si, mas da experiência que se tem nela, vale considerar que sendo ela dessa forma definida, remete a relações de valor, de informalidade, de intimidade que a rua pode apresentar. Em grande medida esse significado estende-se para os atores, guardadores de carros que nela atuam.

¹⁴ Mello e Vogel, no texto “Lições da rua (ou quando a rua vira casa): algumas considerações sobre hábito e diálogo no meio urbano” produzem uma etnografia do espaço social de duas cidades, realizando um registro minucioso de como que os espaços se constituem, neste caso, da casa e a rua. Nesta perspectiva que a rua é pensada é essa rua que nos interessa analisar.

Em contraposição a essa ideia, vale destacar outra perspectiva da rua, analisada em um nível microssocial¹⁵, na qual as relações entre o grupo que utilizam dela são estabelecidas a todo o momento, por vezes baseadas pelas relações de amizade, pelos acordos e ajustes, pela intimidade e pelo respeito. Além disso, utilizar-se da rua e viver nela refina um conhecimento sobre a cidade, bem como das relações de valores e experiências que somente nela são estabelecidas.

Vale evidenciar que estes atributos desaparecem quando do distanciamento, ou seja, analisadas pela sociedade, que acabam por subjugar os sujeitos, que nela atuam e residem, de forma depreciativa. Acredita-se que, esse aspecto negativo é incorporado justamente por estar na rua e dela obter meio de satisfazer suas necessidades. Pois, as pessoas e grupos que utilizam da rua como forma de sobrevivência, acabam se aproximando por algumas semelhanças, sendo a primeira delas o fato dela e apresentar-se como uma das formas de obter renda, também a condição de vulnerabilidade e a invisibilidade frente a sociedade e Estado. Todas estas circunstâncias levam a um não reconhecimento, que podem ser observadas mais explicitamente nos casos das pessoas em situação de rua, que por estarem na rua, vivem em constante invisibilidade e negação de sua humanidade.

Esta associação com pessoas em situação de rua é possível de se fazer por ambas as categorias – população de rua e guardador–, estabelecerem características e práticas em torno da categoria trabalho, ou seja, a falta deste de forma institucionalizada e legitimada, exigida no processo capitalista. Pois, pessoas que se encontram fora do mercado de trabalho formal e que utilizam do espaço público como lugar de moradia e sobrevivência, acabam sendo expostas a precárias condições de vida e exercendo atividades profissionais instáveis, na qual, dentre outras, se ajusta a atividade de guardador de carros.

2.4 RECORTE METODOLÓGICO: GUARDADOR DE CARRO COMO NATIVO E A RUA COMO CAMPO

O fascínio pelo exótico, pelos índios, pela exploração de locais e culturas desconhecidas, por muito tempo foi o principal interesse de estudos da antropologia. Essa percepção é formulada na ideia de que por muito tempo a antropologia dedicou seus estudos

¹⁵ Agier (2011) discute o nível microssocial, como sendo a base do conhecimento do antropólogo, no sentido de que os conhecimentos construídos através do campo são parciais.

as sociedades tradicionais e culturas entendidas como primitivas. E nestas abordagens, de sociedades de pequena escala, os métodos antropológicos – como o trabalho de campo e a convivência com o nativo, apresentaram-se como ferramentas fundamentais. Enfoques estes que possibilitaram que, da porta da minha barraca – escreveu Evans-Pritchard nas primeiras páginas de sua clássica etnografia – podia ver o que acontecia no acampamento ou aldeia¹⁶. Vale destacar a expressão do autor para possibilidade de se ter acesso à totalidade de uma cultura, possível quando se tratar de um grupo compacto, de uma sociedade de pequena escala, em que muito difere de uma sociedade moderna e complexa (MAGNANI, 2000).

Isto posto, quando de frente a complexidade da vida urbana moderna, da porta do apartamento de um antropólogo não é possível ver a totalidade da cidade, é preciso deslocar-se (MAGNANI, 2000). Essa afirmação nos faz refletir em que medida os métodos antropológicos, utilizados nos estudos das sociedades simples, podem ser aplicados para pensar a complexidade das cidades contemporâneas. Vale destacar essa possibilidade, desde que, ao assumir o legado da antropologia clássica o pesquisador realize uma releitura dos seus instrumentos de análise antes de aplicá-los nos estudos das cidades contemporâneas.

Deste modo, seja na aldeia ou na metrópole, o trabalho de campo e o reconhecimento da presença do “outro” como interlocutor, conduz para uma análise de distinção de significados, que em muito pode contribuir para promover outras leituras dos grupos pesquisados. Assim, a etnografia, muito presente na antropologia clássica, se coloca também como um modelo textual importante para descrever os estudos de sociedades complexas, na medida em que pode revelar por meio das experiências no campo, como se constitui o grupo pesquisado até seus aspectos microssociais.

Nesta perspectiva, por meio dos recursos da observação participante e da foto-elicitação foi possível compreender a dinâmica dos guardadores de carros na cidade da Maringá. E, com a seleção de três interlocutores, dar voz a estes atores possibilitou a construção de uma diferente análise e compreensão do grupo e sua atividade.

A abordagem etnográfica adotada no estudo, com o contato com os atores e também vivenciar suas práticas, foi fundamental para desconstruir esse discurso sedimentado sobre os guardadores de carros e permitiu a introdução de novos pontos de vista sobre tais agentes.

¹⁶ Passagem de “Os Nuer – Uma descrição do modo de subsistência e das instituições Políticas de um povo nilota”.

Nesses termos, Magnani (2002, p. 8) afirma que, com a etnografia:

O pesquisador não apenas apreende o significado do arranjo do nativo, mas ao perceber esse significado e conseguir descrevê-lo agora nos seus termos (dele, analista), é capaz de atestar sua lógica e incorporá-la de acordo com os padrões de seu próprio aparato intelectual e até mesmo de seu sistema de valores.

Partindo deste pressuposto, a abordagem etnográfica constitui-se no exercício do pesquisador de escutar, olhar e sentir o outro, com um deslocamento de sua própria cultura para situar-se no interior do fenômeno a ser investigado. Assim, tem como finalidade uma explicação geral – pautada em teorias e processos sociais mais abrangentes – dos modos de vida dos guardadores de carros e de sua dinâmica no cenário urbano, levando em consideração as próprias concepções nativas, evitando, assim, possíveis estigmas e preconceitos.

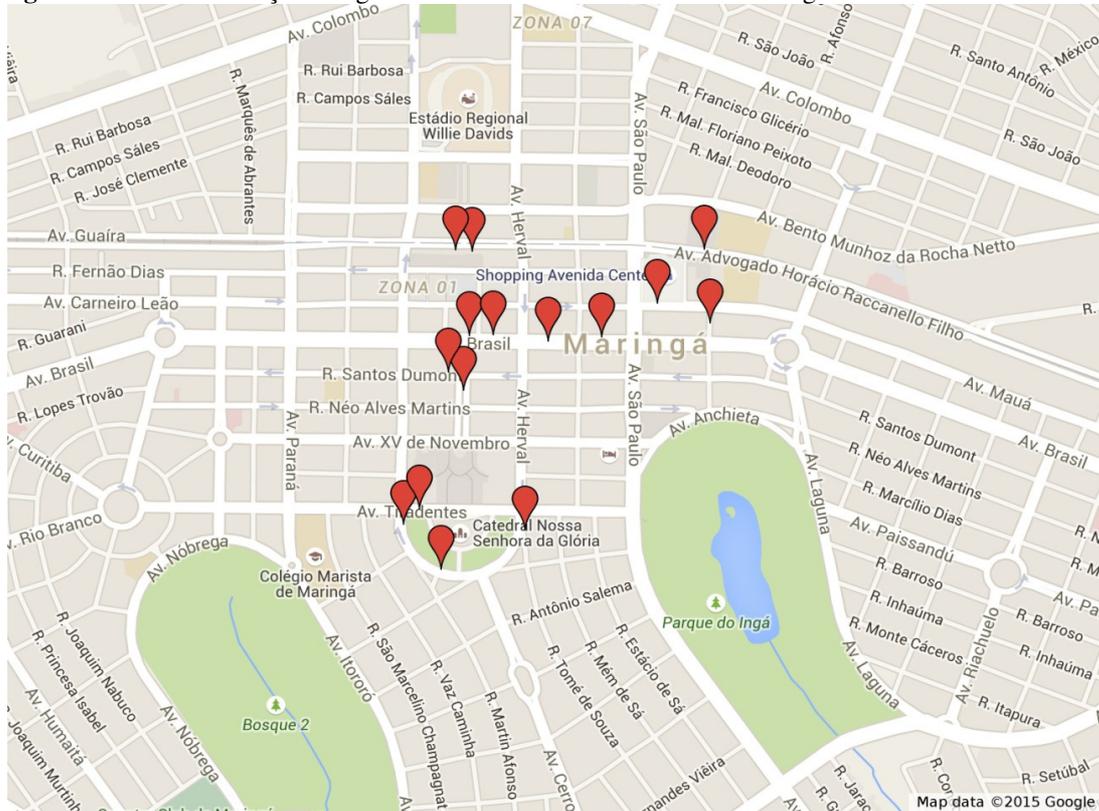
Para obtenção dos dados, utilizou-se as técnicas de observação participante, que consistem no exame de fatos e fenômenos mediante a convivência com a população estudada, com registro sistemático dessa experiência em caderno de campo. O caderno de campo é instrumento de transposição de relatos orais e falas obtidas com a inserção direta do pesquisador no interior da vida social pesquisada. A utilização deste recurso permitiu que os mais variados sentimentos pudessem ser transportados para o caderno em forma de registro, para futuramente serem analisados.

Deste modo, foram realizadas anotações diárias de cada ida a campo do que se viu e ouviu entre as pessoas com quem foi compartilhado certo tempo de suas vidas cotidianas. Assim, foi possível historicizar todos os acontecimentos vividos na rua com o grupo pesquisado, bem como os problemas de relações, as dificuldades de acesso a determinados temas, superação de limites e dos conflitos por ele vividos, como organizar sua dinâmica de trabalho, etc.

Antes de iniciar especificamente o campo e o contato direto com os atores, a primeira etapa da pesquisa foi o mapeamento do local a ser estudado, ou seja, a identificação dos principais pontos de atuação dos guardadores de carros. Essa abordagem apontou que, os principais locais de atuação ocorriam na região central da cidade, em maior parte, em avenidas e ruas próximas a lojas comerciais e bancos, por isso, definiu-se estes espaços como os locais de observação dos atores e primeiro contato com a entrevista. A Figura 1 ilustra os

locais de identificação dos pontos de atuação dos guardadores de carros na região central da cidade de Maringá, onde foram realizadas as entrevistas.

Figura 1: Pontos de atuação dos guardadores de carros no centro de Maringá-PR



Fonte: Google maps (2015).¹⁷

A segunda etapa da pesquisa foi a identificação do número e perfil de pessoas que atuam na atividade, também a hierarquia e a organização das atuações, para tanto, optou-se pela aplicação de um questionário semi-estruturado. Nesta dinâmica foi possível entrevistar doze guardadores de carros, embora que o contato ocorreu com quinze sujeitos, sendo que três destes recusaram responder o questionário.

Logo nas entrevistas iniciais, foi possível perceber uma resistência dos entrevistados em responder o questionário, acredita-se, que por dois motivos. Primeiramente por ser aplicado no momento em que os guardadores de carros estavam atuando, deste modo a entrevista era a todo momento interrompida, tornando difícil estabelecer um diálogo contínuo com o sujeito. O segundo motivo reside no fato de que, por se tratar de um grupo, constantemente marginalizado e foco de críticas por parte da população, eles mostravam-se resistentes em responder as perguntas e estabelecer um diálogo mais aberto.

¹⁷ Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 2 maio 2015.

Diante destes entraves, optou-se por, dos doze entrevistados, eleger três interlocutores da pesquisa e realizar a entrevista e observação participante regular junto estes atores, os quais os nomes que aparecem ao longo do texto não são reais a fim de preservar a identidade dos sujeitos. Os interlocutores da pesquisa, agora “rebatizados” de Geni, Juca e Pedro¹⁸ foram escolhidos com base em três fatores. Sendo o primeiro o tempo de atuação, os três interlocutores selecionados atuam há mais de dez anos na atividade. Entende-se que deste modo os sujeitos podem contribuir de maneira mais eficiente, com riqueza de informações, para compreensão da dinâmica da atividade. Aliado também ao fato de que, estes atores atendem a um perfil, sendo os guardadores de carros fixos¹⁹, tendo em vista que uma das características é seu tempo de atuação na atividade, frente a outros que utilizam da atividade apenas como complemento de renda.

O segundo fator é o gênero, em virtude do número reduzido de mulheres guardadoras de carros, optou-se por entre os interlocutores, um deles ser uma mulher, a fim de identificar as possíveis particularidades nas experiências da interlocutora. O terceiro fator, muito relevante, reside na disposição para participar da pesquisa, sendo os interlocutores selecionados, dentre os doze entrevistados, os que mais se revelaram acessíveis e abertos ao diálogo para compartilhar suas experiências.

Após a escolha dos interlocutores, deu-se início o campo com a observação participante, que teve duração média de dez meses, todas realizadas no período da tarde, em dias esporádicos. As observações e entrevistas ocorriam nos pontos de trabalho dos guardadores de carros, assim, nos intervalos dos atendimentos aos motoristas dedicávamos a conversar e quando do momento da abordagem aos motoristas, observava a dinâmica do trabalho e das relações estabelecidas entre os atores.

O registro e relatos dos fatos observados na pesquisa eram sistematizados em diário de campo. Optou-se por realizar a descrição no diário após o término da entrevista, visto que os interlocutores mostravam respostas mais vagas, pausas embaraçosas, sinais claros de que sentiam-se reticentes quando as anotações estavam sendo realizadas durante a conversa. No entanto, contrariando essa resistência com as anotações, os sujeitos mostraram-se a vontade para o registro fotográfico, o que possibilitou trazer junto ao texto algumas fotos, que puderam ser apresentadas no decorrer do texto. As imagens foram utilizadas como uma forma

¹⁸ Nomes escolhidos com base nos personagens das músicas de Chico Buarque, que muito embalam minhas reflexões sobre a atividade.

¹⁹ Conforme definição de perfil supracitada no tópico “De onde vêm os guardadores de carros: apontamentos históricos da atividade no Brasil e em Maringá- PR”.

de aperfeiçoar ou complementar a observação, disponibilizando dados analíticos do grupo. Para manter o anonimato dos interlocutores as fotografias impedem o reconhecimento da pessoa fotografada.

Outra técnica utilizada nesta pesquisa foi a de foto-elicitação, sendo esta uma abordagem metodológica que consiste em utilizar fotografias ou imagens durante a entrevista, como um artifício para obter dos sujeitos informações subjetivas. A técnica foi aplicada em uma única vez para com os três interlocutores. De acordo com Harper (2002) a foto-elicitação é muito utilizada nos estudos de antropologia, a técnica tende a contribuir para uma melhor abordagem empírica da pesquisa. Além disso, o autor argumenta que ao aplicar a foto-elicitação “se produz um tipo diferente de informações, ao passo que evoca sentimentos e memórias, vindos da fotografia como forma particular de representação” (HARPER, 2002, p. 13, tradução nossa).

Para Bignante (2010) o método de foto elicitação é a utilização de uma ou mais imagens (fotografias, vídeos, pinturas ou outro tipo de representação visual) na entrevista pedindo que os interlocutores a comentem. O aspecto principal dessa abordagem não é tanto estudar essas imagens; mas analisar como os interlocutores relacionam-se com elas, atribuindo significados e valores sociais e individuais (RUBY, 1995). O método possibilita que o pesquisador entenda os significados que são atribuídos as imagens, as emoções que elas trazem para o observador e a informação que elas elicitam, gerando *insights* diferentes daqueles conseguidos por métodos verbais (BIGNANTE, 2010).

Ruby (1995) aponta duas maneiras de utilizar a técnica. Na primeira as imagens podem ser produzidas pelos interlocutores, assim chamada, técnica de tomada de imagem nativa. A segunda maneira consiste no fornecimento da imagem pelo pesquisador. A primeira abordagem da técnica – tomada de imagem nativa – foi aplicada por Bignante (2010) no estudo de representação da tribo Maasai localizada norte da Tanzânia, segundo a autora a técnica de foto elicitação.

Proved useful in challenging certain mind-sets that lead researchers (often unconsciously) to seek specific pre-conceived replies from informants; instead, photo-elicitation allowed the construction of new frameworks of understanding with the informant, creating a bridge between the different “experiences of reality” both parties bring to the research”²⁰ (BIGNANTE, 2010, p. 15).

²⁰ Provou ser útil para impugnar certas mentalidades que levam pesquisadores (muitas vezes inconscientemente) para buscar respostas pré-concebidas específicas de interlocutores ; em vez disso, foto – elicitação permitiu a construção de novas estruturas de entendimento com o informante, criando uma ponte entre os diferentes " a experiências de realidade " que ambas as partes trazem para a pesquisa (tradução nossa).

No segundo caso, em que a foto é fornecida pelo pesquisador ao nativo, foi a abordagem escolhida para a presente pesquisa. A foto elicitatória foi aplicada junto aos três interlocutores. O procedimento foi de apresentar uma série de cinco fotografias coletadas da internet. A escolha das fotos foi intuitiva, no sentido de selecionar algumas imagens que retratam a atuação dos guardadores de carros em diferentes situações. De acordo Harper (2002) tratando-se da escolha das imagens, estas podem ser fotos de trabalho, escolas, ou outras experiências institucionais ou imagens que descrevem eventos relacionados a vida dos nativos. As imagens ainda podem ligar um indivíduo a experiências, ou mesmo imagens não refletem a vida do entrevistado. Nesta perspectiva, na seleção das imagens, a preferência foi para as que, em alguma proporção, despertasse curiosidade em saber o que cada um dos interlocutores acharia de determinada foto e das situações que as imagens representavam.

Após a leitura das imagens pelos entrevistados, eles puderam livremente comentar sobre elas, momento em que as diferenças nas percepções foram analisadas, deste modo, definidas, comparadas e entendidas, e assim, socialmente construídas por ambas as partes – pesquisador e sujeito.

A foto-elicitatória se apresentou como um método importante para a abordagem antropológica com os guardadores de carros, pois em muito colaborou para compreensão dos sentimentos, até então ocultos no diálogo etnográfico. Em grande medida, contribuiu para transcender os discursos dos próprios atores sobre a atividade, assim, foi possível formular análises mais densas sobre os sujeitos e a cerca da dinâmica de atuação do grupo.

A análise documental foi de fundamental importância na busca de dados oficiais e não oficiais, no intuito de identificar, além do histórico da atividade com a pesquisa em jornais, por meio das pesquisas em fontes oficiais, verificar quais as ações foram desenvolvidas pelo poder público.

Até o momento situamos o trajeto de análise e o percurso analítico e metodológico empregado na pesquisa, apresentando os guardadores de carros e alguns aspectos fundamentais para as discussões da próxima seção, a qual tem por objetivo revelar os mecanismos que constitui a identidade dos guardadores de carros, bem como analisar a relação desta identidade com os processos de estigmatização.

3 A CONSTRUÇÃO DO RÓTULO ESTIGMATIZADO ATRIBUÍDO AOS GUARDADORES DE CARROS

O que sempre vemos e encontramos pode ser familiar, mas não é necessariamente conhecido e o que não vemos e encontramos pode ser exótico, mas, até certo ponto, conhecido. No entanto estamos sempre pressupondo familiaridades e exotismos como fontes de conhecimento ou desconhecimento, respectivamente (GIBERTO VELHO, 1987, p. 72).

Esta seção tem como objetivo analisar como se constrói a identidade dos guardadores de carros e sua relação com os processos de estigmatização. Partindo dessa premissa, pretende-se desvendar os mecanismos pelos quais são estabelecidas às relações e o conjunto de fatores sociais que compõe esse grupo de pessoas, cuja sua compreensão demanda contextualizá-los no interior das sociedades em que habitam. Deste modo, a proposta é de falar de uma antropologia *na* cidade, a fim de relevar, para além de uma identidade estigmatizada, os mecanismos que constitui a identidade do grupo.

Nas cidades brasileiras, os guardadores de carros mostram-se como atores sociais capazes de suscitar discussões importantes que contribuam para a construção de novas interpretações de fenômenos, que de outra maneira, talvez fossem mal interpretados. Pois, acredita-se que, para além de uma “escolha” meramente individual, o surgimento dos guardadores de carros seja resultado de arranjos coletivos já formatados, subjetivamente e coletivamente.

Supõe-se também, que os guardadores de carro sejam alvo de um estigma individualizante, incidido por parte da população. Afinal, possivelmente, na visão de muitos, trata-se de uma ocupação que ganha dinheiro de modo “ilegal”, além de ser praticada por indivíduos apontados como marginais.

Nesses termos, como hipótese inicial, acredita-se que o estigma construído pela maior parte da população em relação aos guardadores de carros é consolidado, sobretudo, através do senso comum, evidenciando os aspectos “negativos” desses atores sociais – como uma questão de inaptidão individual para o trabalho formal –, ignorando os inúmeros desdobramentos que levam parte dos indivíduos socialmente excluídos a atuar como guardadores de carros. Diante destas considerações, torna-se necessário compreender a vida e o trabalho dos guardadores de carros, em razão de tratar-se de uma atividade criticada e que não parece conhecida para além do estigma.

Esta seção está organizado em três tópicos. No primeiro retomaremos um panorama inicial para refletir os fenômenos urbanos na perspectiva da antropologia urbana, objetivando compreender em que medida esse ramo de pesquisa pode contribuir para pensar a construção de uma identidade. Neste contexto, apresentando a rua como fator fundamental de análise, a qual revela-se como espaço plural e de constante mutação capaz de revelar inúmeros desdobramentos.

Dando sequência, no segundo tópico, serão expostas algumas discussões sobre a identidade na tentativa de verificar como ela se constitui a partir de diferentes conceitos teóricos, que de maneira expressiva servirá como base, para na sequência, no terceiro tópico, apresentar algumas reflexões acerca dos processos de construção da identidade dos guardadores de carros, agora, estigmatizada e marginalizada, a partir do modelo teórico de Erving Goffman.

3.1 PENSANDO A IDENTIDADE A PARTIR DE UMA ANTROPOLOGIA NA CIDADE

A cidade constitui-se como um local em que vários processos e fenômenos sociais ocorrem a todo o momento. Essa dinâmica estabelece um cotidiano agitado, moldando pensamentos que constantemente transformam-se. Neste cenário, analisar e descrever a vida cidadina exige, antes de tudo, reconhecê-la como um lugar de interações, de várias trajetórias particulares e de diferentes grupos sociais.

Nesta dinâmica, a antropologia e a sociologia têm contribuído significativamente para pensar a cidade, principalmente, na tentativa de fundamentar e propor novas abordagens sobre os objetos e questões que emergem nesse contexto. Para tanto, sendo a etnografia uma ferramenta muito utilizada por diversos campos do conhecimento, ela passa a ser não apenas, uma prática aceitável, mas desejável, sobre a qual se discute e combinam diferentes compreensões (PEIRANO, 2008).

Com efeito, esta prática de pesquisa, atende inúmeras abordagens sobre determinados fenômenos. No entanto, a afirmação de que todos os campos estão preparados para assumir tal prática pode ser questionada. Neste caso, quando se fala em etnografia vale destacar algumas particularidades em relação teoria e pesquisa, ou, mais especificamente, à forma de incorporar os impactos da pesquisa etnográfica na própria construção teórica. De modo que, na Escola

sociológica de Chicago, diversas pesquisas etnográficas sobre a cidade foram, inicialmente, produzidas por sociólogos. Neste viés, vários achados empíricos, muitas vezes, colocavam em risco várias hipóteses, sem que o patrimônio teórico fosse suficientemente revisto. Falar em etnografia, portanto, requer a compreensão da teoria aliada à experiência do campo, pois:

Agitar, fazer pulsar as teorias reconhecidas por meio de dados novos, essa é a tradição da antropologia [...] é no campo constatamos que as palavras fazem muitas outras coisas além de nomear e designar: elas apontam, acentuam, evocam, e até criam os contextos nas quais ocorrem (PEIRANO, 2008, p. 4-6).

Desta maneira, vale pontuar que nem todos podem ser etnógrafos, visto que a formação teórica em Antropologia é de suma importância para desenvolver as pesquisas, pois, uma boa aplicação do método etnográfico só é possível conhecendo como ele desenvolveu-se no interior da Antropologia.

A fim de revelar e compreender a complexidade das realidades locais, a antropologia urbana tem sido abundantemente utilizada como instrumento de análise, predominantemente no que toca as abordagens culturais e as identidades. Uma vez que, esta ciência possui teorias e instrumentos importantes para a compreensão da dinâmica das cidades, como por exemplo, o trabalho de campo. Sobre isso Magnani (2003, p. 84) afirma que:

Com base nas observações desses autores e de muitos outros antropólogos que sempre refletiram sobre seu trabalho de campo, é possível concluir, de maneira sintética, que a etnografia é uma forma especial de operar em que o pesquisador entra em contato com o universo dos pesquisados e compartilha seu horizonte, não para permanecer lá ou mesmo para captar e descrever a lógica de suas representações e visão de mundo, mas para, numa relação de troca, comparar suas próprias representações e teorias com as deles e assim tentar sair com um modelo novo de entendimento ou, ao menos, com uma pista nova, não prevista anteriormente.

Diante deste ambiente, podemos afirmar que uma característica marcante da atuação antropológica acontece na experiência do trabalho de campo, aliada a uma preocupação em colocar-se no lugar do “outro”. Essa noção gera uma espécie de estranhamento diante dos fenômenos observados, o que contribui para que alguns fenômenos – por muitos, despercebidos – fossem apreendidos pelo antropólogo. Assim, esse saber antropológico, colabora para que fenômenos e acontecimentos cotidianos, *na cidade*, ganhem novas interpretações.

Vale ressaltar que a preocupação maior é de fazer uma antropologia *na* cidade, justamente para considerar as situações e fenômenos que ocorrem nela, sem, necessariamente, ter que explicar o fato de estar ocorrendo em determinado espaço, como os estudos *da* cidade (VELHO; MACHADO DA SILVA, 1977).

Deste modo, pensando em realizar uma antropologia na cidade é que surge no contexto urbano a chance de estudar os mais variados fenômenos e sujeitos, entre todos os guardadores de carros apresentam-se como um grupo que não parece ser compreendido, para além do estigma e preconceito. Daí a importância de formular novos discursos sobre a atividade, para além dos promovidos pelo senso comum. Embora, exista uma gama de estudos acerca do trabalho informal, estas pesquisas não contribuem obrigatoriamente para a visibilidade do agente estigmatizado. Deste modo, a discussão dá visibilidade para um grupo que geralmente não é percebido, seja pela população em geral, seja por pesquisadores, haja vista o pequeno número de pesquisas sobre os guardadores de carros no Brasil, em especial no campo das ciências sociais.

3.2 OS PROCESSOS DE CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE DOS GUARDADORES DE CARROS

Os debates e construções teóricas em torno do conceito de identidade têm atingido relevância para a compreensão da sociedade. Os estudos de identidade, embora muito usado nos demais campos das ciências humanas, atualmente, são explorados primordialmente, pela Antropologia.

Assim sendo, dentre os inúmeros conceitos elaborados sobre identidade, faz-se necessário o entendimento dos que, em certa medida, – adéquam-se a identidade dos grupos sociais, neste caso específico, dos guardadores de carros. Bem como, analisar e verificar como se desenvolve a identidade do grupo no contexto urbano. Deste modo, parte-se do princípio de que se trata de uma construção teórica, ao passo que a temática ainda foi pouco estudada, por estar relacionado a um fenômeno tipicamente urbano, presente na sociedade contemporânea.

Berger e Luckmann (1971, p. 195) trazem uma precisa definição de identidade, compreendendo-a como “um fenômeno que emerge da dialética entre indivíduo e sociedade”, na qual o sujeito assimila os fatos e reflete na sua experiência social. Mas foi com os estudos

Goffman (1988), que começou-se a priorizar a investigação das interações ocorridas entre atores sociais na vida cotidiana, bem como, as construções resultantes destas interações.

Neste contexto, com Goffman (1988) passou-se a analisar as identidades como fatos construídos, podendo ainda ser conservadas ou alteradas por conta das interações realizadas pelos sujeitos no meio social. Logo, é possível pensar nesta tríade, entre sujeito, interação e sociedade como fatores fundamentais para a construção das identidades.

Vale salientar que a noção de identidade estabelece alguns conceitos, dentre estes a identidade nacional, identidade étnica e identidade social. A primeira dedica-se aos estudos em torno da condição social e cultural de formação da identidade local, enquanto elemento que se estrutura para a construção de uma nação, preocupando-se com a “coesão de um país, por meio da narração de sua cultura e de sua história” (REGUEIRO, 1995 apud OLIVEIRA, 2000).

Enquanto que a identidade étnica contempla os princípios de identificação ou não, entre os indivíduos e grupos, preocupando-se com a “narração a partir da margem da história e da cultura daqueles que precisamente são excluídos da narrativa da primeira” – neste caso a identidade nacional (REGUEIRO, 1995 apud OLIVEIRA, 2000).

DaMatta, em seu trabalho “O que faz o Brasil, Brasil?” (1986), dedica-se a reflexão de como constrói uma identidade social, especificamente a brasileira. Para o autor, a identidade social institui-se de acordo com o posicionamento dos indivíduos frente a determinadas instituições e situações. Assim:

A construção de uma identidade social, então, como a construção de uma sociedade, é feita de afirmativas e de negativas diante de certas questões. Tome uma lista de tudo o que você considera importante – leis, idéias relativas a família, casamento e sexualidade; dinheiro; poder político; religião e moralidade; artes; comida e prazer em geral – e com ela você poderá saber quem é quem. Não é de outro modo que se realizam as pesquisas antropológicas e sociológicas. Descobrimo como as pessoas se posicionam e atualizam as “coisas” desta lista, você fará um “inventário” de identidades sociais e de sociedades. Isso lhe permitirá descobrir o estilo e o “jeito” de cada sistema. Ou, como se diz em linguagem antropológica, a cultura ou ideologia de cada sociedade. Porque, para mim, a palavra cultura exprime precisamente um estilo, um modo e um jeito, repito, de fazer coisas (DaMATTa, 1986, p. 12).

Essa noção de construção social apresentada por DaMatta (1986) pode ser utilizada nos estudos antropológicos para ponderar sobre a constituição das identidades de grupos. Uma vez que, permite analisarmos o modo que os grupos organizam-se para moldar sua

identidade frente a outros grupos da sociedade. Pois, sendo as identidades estabelecidas mediante os arranjos que se constituem a partir das relações, os indivíduos acabam identificando-se com determinados grupos justamente por essa afinidade de ideias.

Vale frisar que, essa construção esta sempre sujeita a transformação, que ocorrem no interior da sociedade que abriga o grupo, que por sua vez, contribui para moldá-lo. Pois, para Montes (1996, p. 56):

É impossível pensar a identidade como coisa, como permanência estática de algo que é sempre igual a si mesmo, seja nos indivíduos, seja nas sociedades e nas culturas. Ao contrário, é preciso pensar que, uma vez que as sociedades são dinâmicas e a vida social não está parada, também a identidade não é só uma coisa fixa, mas algo que resulta de um processo e de uma construção. E não podemos entender essa construção sem o contexto onde ela se dá.

Deste ponto de vista, a rua pode se colocar como um contexto de contribuição dos processos identitários, ao passo que, nela ocorre o encontro entre indivíduos que carregam suas origens, particularidades e motivações. Retomando a discussão sobre a cidade, Agier (2001, p. 9) afirma que, “na cidade, mais do que em outra parte, desenvolvem-se, na prática, os relacionamentos entre identidades e na teoria a dimensão relacional da identidade”.

Vale pontuar ainda, que a complexidade das sociedades urbanas modernas, além de promover a interação, é marcada pela pluralidade de percepções e diferentes estilos de vida, diante disso, por vezes, acabam por construir identidades. Pois, em se tratando da rua como um espaço em que ocorre o compartilhamento de uma mesma estrutura física e dinâmica cultural, marca algumas diferenças como, trajetória e experiências individuais de cada sujeito, que faz com que se constituam diferenças dentro de um mesmo espaço.

Assim, as experiências de vida e história particular de cada um tornam-se indispensáveis, uma vez que, os elementos como frustrações, conquistas e traumas, etc. definem sua singularidade frente aos demais membros da sociedade. Já fatores como carreira trajetória de vida, entre outros aspectos, com o passar do tempo, vão constituindo os indivíduos como seu valor básico na sociedade moderna.

Os apontamentos sobre identidade até aqui listados, assinalam para um caminho de interdependência entre indivíduo e coletivo. Isso nos permite supor que a identidade deve ser considerada para além de uma realidade individual, tendo em vista que esta estritamente relacionada a sociedade. Logo, a identidade coletiva, refere-se a uma rede de relacionamentos

entre atores que interagem e influenciam-se, por esse motivo não mantém independência em relação à sociedade que o acolhe.

Neste caso, sendo a rua um espaço de múltiplos significados em nossa sociedade, a condição de utilizar-se desta, como modo de sobrevivência, apresenta características próprias, vinculadas a exclusão social e desigualdade.

Então, os guardadores de carros que utilizam da rua como seu espaço de atuação, diferenciam-se dos demais grupos urbanos, além de outras características, principalmente pelos serviços que oferecem aos “clientes”. Na medida em que, por exemplo, os vendedores ambulantes oferecem seu produto, como flores, balas, salgados, etc. embora estejam à margem da lei, mantenha-se a concepção do senso comum de que “é melhor trabalhar do que roubar”. Contrária a esta concepção, os guardadores de carros apresentam a rua como seu produto principal de atuação, apropriado por eles. Tornando-se assim, difícil associá-lo a noção de trabalhador.

Por isso, pode-se supor que, o motorista ao estacionar seu automóvel em um espaço que é público, ao deparar-se com o guardador de carro sente-se “refém” deste. Além disso, atribuiu ao guardador o rótulo de um indivíduo marginalizado que fazendo uso da rua como produto de sobrevivência, atende a finalidade de controle desta, fato este, que causa incômodo e desconforto aos motoristas.

E é nesta dinâmica que é atribuído aos guardadores de carros o rótulo, neste caso sob o status de marginal, socialmente construída. Porém, vale frisar que não necessariamente é a identidade do guardador, pois ele é visto como marginal, mas não confirma essa ideia. Ao passo que, o próprio sujeito utiliza de argumentos para rebater essa atribuição negativa. É nesse diálogo entre o guardador e os motoristas, outros transeuntes da rua, a sociedade como um todo, que a identidade do guardador de carro é elaborada.

Goffman (1988) apresenta o estigma como um conceito importante para explicar a suposta inferioridade dos estigmatizados, bem como sua discriminação e exclusão. Neste sentido, o termo estigma foi utilizado para categorizar atributos negativos, que são estabelecidos como descrédito na vida de um sujeito, uma ameaça à sociedade, isto é, uma identidade deteriorada por uma ação social. E que é oferecida a sociedade como participante do seu processo de formação.

Atualmente, a palavra “estigma” – que pressupomos atribuir aos guardadores de carros – apresenta desdobramentos que contribuem no estabelecimento de referências entre o que podemos chamar de “normais” e “anormais”, que em certa medida, coopera para demarcar as diferenças no amplo contexto social.

Partindo desse pressuposto, na sociologia, para trabalhar com o conceito de estigma, usualmente, adota-se a acepção elaborada por Goffman (1988), já que este autor destaca-se no campo teórico, justamente por ser o pioneiro em pensar o estigma a partir de uma perspectiva social. Para Goffman (1988) o estigma é uma relação entre características e estereótipo e tem sua origem relacionada com a construção social, por meio do processo de interação, lembrando que é nestas interações que constitui-se a identidade. Assim, as rotinas de relações sociais, as quais os sujeitos estão expostos, cotidianamente, permite que os indivíduos relacionem-se, enfatizando o que o autor chama de “identidade social” ou “status social”, sendo a última mais adequada, já que trata-se dos atributos que o sujeito reúne, como por exemplo, a honestidade e ocupação (GOFFMAN, 1988).

Ocorre que, nesta dinâmica, o “outro” ao entrar em contato com o sujeito, está predisposto a categorizar alguns atributos, quando estes são evidenciados. Vale frisar que, estes atributos (características) podem variar e comumente espera-se do sujeito que esteja dentro dos padrões de normalidade, atribuindo uma caracterização, como por exemplo, de honestidade. Caso contrário, deixa-se de considerá-lo sujeito na sua totalidade e passa-se a reduzi-lo na sua caracterização, neste caso oposto, imoral.

Assim, evidenciam-se nossas exigências, as quais referem-se às características “esperadas”, o que gera uma identidade social virtual, enquanto as características e atributos que o sujeito possui formam a sua identidade social real. Vale destacar que, em geral, dependendo de como se processa os atributos negativos, tem o início de um controle social, no qual os desvios são reconhecidos pelos outros, o que provoca a discriminação, sob o discurso de moral e julgamento para com o “desviante” (GOFFMAN, 1988).

Goffman (1988, p. 16) destaca a possibilidade de que este sujeito estigmatizado, “isolado por sua alienação, protegido por crenças e identidades próprias, sente que é um ser humano completamente normal e que nós é que não somos suficientemente humanos”. Ou seja, o sujeito carrega o estigma, mas não o reconhece ou apresenta qualquer arrependimento por fazê-lo. Esta tendência do sujeito estigmatizado, de não reconhecer-se como tal, é construída mediante a um processo de aceitação do que foi socialmente imposto a ele.

Neste processo de reconhecimento do sujeito, como alguém que os demais não reconhecem de imediato, marca uma distância entre identidade social real e uma identidade social virtual (GOFFMAN, 1988). Pois, possivelmente o outro ao entrar em contato com o sujeito já identifica algumas características, formatando assim, o que Goffman (1988) denomina como, um sujeito desacreditável, sobressaindo, sua identidade virtual.

Nesta perspectiva, os processos de construção do estigma estão associados, intrinsecamente, as expectativas de que o sujeito cumpra as normas imputadas pelo social. Pois, o indivíduo que não consiga viver de acordo com as normas sociais, carrega o estigma por não atender as expectativas esperadas pelos demais.

Embora a hipótese mais geral, é a de que os guardadores de carros, em algum grau, constituam como resultado de processos mais amplos de exclusão social, supõe-se que eles sejam alvo de um estigma individualizante, incidido por parte da população. Afinal, possivelmente, na visão de muitos, trata-se de uma ocupação que ganha dinheiro de modo “ilegal”.

Nesses termos, acredita-se que o estigma instituído em relação aos guardadores de carros é consolidado, sobretudo, por dois fatores. Sendo o primeiro, o espaço que o sujeito ocupa para atuação – a rua – que na estrutura social é reconhecido como um espaço socialmente deteriorado, ocupado também, por outros grupos urbanos, continuamente, estigmatizados.

Como segundo fator, pode-se destacar que, guardador de carro trata-se de uma atividade autônoma, prevista pela Lei Federal nº 6.242/75, a qual compete aos Municípios determinar as regras para a regulamentação da atividade (BRASIL, 1975). No entanto, em instâncias locais pouco tem-se discutido a este respeito, colocando os guardadores de carros em situação de desamparo, por falta de regulamentação, assim o exercício da atividade foi sendo associado, cada vez mais, à criminalidade urbana.

Neste contexto, formula-se por parte da população, a concepção de que os guardadores de carros encontram-se em uma condição de inaptidão individual para o trabalho formal, sem esclarecer, no entanto, os inúmeros desdobramentos que levam estes sujeitos a atuar como guardadores de carros. Ao passo que, outros fatores podem ser considerados, tais como, possibilidade de relacionar-se com outras pessoas, usufruir da “liberdade” e “autonomia” – o que, em última instância, significa “não ter patrão”.

3.3 COMPORTAMENTO DESVIANTE E O ESTIGMA DOS GUARDADORES DE CARROS

A Antropologia urbana historicamente tem se dedicado a diversos estudos relacionados aos grupos urbanos, tais como os habitantes de um bairro, imigrantes, moradores de rua, prédio de conjugados, etc. Assim, a antropologia abriu possibilidade de que os mais variados espaços da cidade deixassem de ser percebido como simples cenário, para tornar-se “parte constitutiva do recorte de análise” (MAGNANI, 2002, p. 18).

Desta maneira, embrear-se em uma prática de etnografia de rua, ou talvez fosse melhor denominado, etnografia *na* rua, traz o exercício da observação aliada a descrição etnográfica das histórias dos grupos urbanos na cidade, no caso específico da pesquisa, os guardadores de carros. Estes atores que, em grande medida, podem revelar a cidade, a rua, o urbano como fatores constitutivos das dinâmicas, bem como das identidades que são construídas e reinventadas no cotidiano da vida urbana.

Diferente de uma prática de uma etnografia na aldeia, por exemplo, fazer uma etnografia *na* rua mostra-se, também, como um grande desafio. Uma vez que, trata-se da nossa própria sociedade e partilhamos – etnógrafo e “nativo” – do mesmo espaço, em alguns casos do mesmo patrimônio cultural. Sem deixar de considerar que a experiência cotidiana na rua expõe os contrastes entre os grupos urbanos, marcados pela fragmentação dos espaços de moradia e trabalho, pela degradação das cidades e pelas distâncias sociais, cultural e econômica.

Vale salientar que, estas distâncias são bem evidentes no contexto de Maringá-PR. Município que de acordo com IBGE (2010) conta com 357.077 habitantes e compõe um conjunto metropolitano, constituído por oito municípios pertencentes a Região Metropolitana de Maringá (RMM). A produção do espaço urbano constituído pela atual RM de Maringá corresponde, desde a sua constituição, a uma direção de território marcado por processos de segregação e desigualdade social, motivados principalmente pela ação do mercado imobiliário e do poder público (RODRIGUES; MOURA, 2009).

Neste contexto, a ocupação residencial do município mostra-se de forma segmentada, em que os grupos de renda baixa só encontraram opção de moradia nas regiões periféricas, fora das áreas centrais. Sendo que, na região central, concentram-se a melhor estrutura urbana,

edifícios residências mais valorizados, bem como setores do comércio e serviços, que compõem um forte conjunto de integração, mas também de exclusão.

E é nas avenidas que compõem a região central da cidade, que encontram-se os espaços mais explorados pelos guardadores de carros, como local de atuação. E que frequentemente, são os de maior movimento de automóveis, como próximos a bancos, igrejas, lojas, restaurantes e *shoppings centers*.

Na dinâmica de atuação dos guardadores de carros, vale destacar que cada sujeito possui seu ponto, o que determina que são “donos” destes locais, que geralmente, compreende a uma rua de uma quadra, no qual são livres para *guardar*²¹ – vigiar os automóveis –, e assim, pedir a contribuição dos motoristas.

Com isso, constatou-se uma regra social estabelecida entre o grupo, de que os pontos devem ser respeitados, ou seja, são de propriedade individual de cada guardador de carro. Deste modo, cada um tem direito a explorá-lo da forma que desejar, podendo, inclusive, na sua ausência, alugá-lo para outro colega, ou ainda, contratar um funcionário para auxiliar na atuação.

Durante o trabalho de campo, observou-se que na dinâmica de atuação dos guardadores de carros, a identidade social virtual é suplantada pela identidade social real, sendo a última, a categoria que o agente prova, na realidade, possuir. Enquanto que a primeira diz respeito a uma impressão inicial formulada –, neste caso pelos atributos estruturais – da ocupação, como uma imputação feita por um retrospecto em potencial, ou seja, uma identidade social virtual (GOFFMAN, 1988). Neste sentido, o mais recorrente foi encontrar discursos, sobretudo dos motoristas, em que é atribuído aos guardadores de carros os papéis de exploradores, marginais e vagabundos, sem função, que passa a ser um “ninguém”. Por outro lado, em contato com os atores, percebe-se sujeitos de ação, felizes e colaborativos para com sua atividade que escolheram seguir.

Dessa maneira, desenvolvem-se os estereótipos do grupo, comumente, aplicados de maneira superlativa e, frequentemente, negativa, com um rótulo marginalizado. Estes estereótipos cumprem a função de categorizar a atividade, associando os guardadores de carros a uma identidade deteriorada, que por sua vez é reproduzida pelo senso comum,

²¹ No decorrer do texto as expressões êmicas (pertencem aos sujeitos da pesquisa) serão apresentadas em itálico.

sobretudo pela mídia, que lança notícias sobre a atividade sem a devida constatação dos fatos, também pelo poder público que os ignora, deixando-os a própria sorte. .

Nesta conjuntura é que ocorrem os processos de estigmatização dos sujeitos. O estigma faz referência aos atributos negativos que um indivíduo carrega. Assim, partimos do princípio de que, pelo fato do sujeito desempenhar a atividade de guardadores de carros já lhe é imputado o estigma. Pois, ao ser reconhecido por sua identidade de guardadores, apaga a possibilidade de atenção às qualidades que o sujeito venha possuir, comprovando o fator estigmatizante que a atividade exerce.

É importante verificar que, embora evidenciado o fator estigmatizante da atividade, além de suportar uma longa jornada de trabalho – que varia em média de sete a doze horas diária – ficar exposto ao sol e à chuva e viver de rendimentos incertos, os guardadores de carros relatam não preferir outro tipo de ocupação. Sendo que, na perspectiva deles, dentre as possibilidades existentes, a atuação como guardador de carros é a mais viável e vantajosa.

Pois, desempenhar a atividade, na perspectiva deles, é tão digno quanto qualquer outra função que utilize carteira de trabalho. Nota-se nos entrevistados um desejo maior na direção de “oficializar” suas atividades atuais de trabalho, no sentido de regulamentar a atuação, como um fator fundamental que vai lhes trazer aceitação social. Estes entrevistados que no passado desempenharam outro tipo de atividade assalariada, reconhecem a exploração, a submissão e a precariedade dos seus antigos trabalhos, não desejando voltar a exercê-los. Além de que, uma das vantagens de trabalhar nas ruas é o fato de ter liberdade.

Outra questão levantada pelos guardadores de carros, diz respeito a possibilidade que a rua traz de relacionar-se com outras pessoas. Composto este, um dos argumentos mais utilizados pelos entrevistados ao serem questionados sobre os benefícios de atuar na atividade. Esse questionamento permitiu trazer um dado, interessante, no que se refere ao perfil dos entrevistados. Além de a maioria ter mais de 50 anos, a maior parte deles não tem família – são sozinhos. Deste modo, a rua proporciona a possibilidade de relacionar-se com os outros, mesmo que esta relação seja construída, em grande parte do tempo, pelo embate.

Essa condição nos faz pensar na rua como símbolo e suporte de sociabilidade. No entanto, não trata-se da rua em si, mas a experiência que é vivenciada nela. Pois, a rua se apresenta não apenas, como espaço de circulação, mas como uma riqueza que caracteriza a

experiência urbana, em sua relação metonímica com a cidade (MAGNANI, 2003). Ainda de acordo com o autor:

Não se pode ler a cidade a partir de um eixo classificatório único: é preciso variar os ângulos de forma a captar os diferentes padrões culturais que estão na base de formas de sociabilidade que existem, coexistem, contrapõem-se ou entram em confronto no espaço da cidade (MAGNANI, 2003, p. 4).

Em linhas gerais, pode-se dizer que por detrás da aparente deteriorização dos atores e do caos urbano é possível observar as regularidades no espaço, nas atuações, nos comportamentos. Sendo que, o comportamento desviante dos guardadores de carros, neste caso, marcado pela desinstitucionalização de sua atividade, por utilizar da rua como local de atuação, pelos grupos e instituições marcam os fatores fundamentais dos processos de estigma e de sua atuação.

Neste panorama a construção e a manipulação da identidade social virtual de Goffman (1988), caminha no sentido da compreensão que não é feito pelo agente, mas sim um rótulo atribuído da diferença. Pois, para Goffman (1988, p. 134) “a diferença, em si, deriva da sociedade antes que uma diferença seja importante ela deve ser coletivamente conceptualizada pela sociedade como um todo”.

Portanto, é na sociedade que define-se o controle social e são estabelecidas as normas e valores que determinam os atributos e categorias aceitáveis ou não. Assim, os sujeitos, na dinâmica da rua estão a todo o momento expostos a interação social, deste modo a serem categorizados, subordinados as expectativas acerca da identidade que constitui-se. Neste contexto, quando apresentado o desvio – diferença – como atributo, já lhe é imputado o significado cultural, vinculado ao comportamento que define o modo como é interpretado, como no caso dos guardadores de carros, estigmatizado e deteriorado.

Assim sendo, salienta-se que a identidade do grupo é formulada a partir de determinações coletivas, grupos, indivíduos e instituições com os quais os agentes estigmatizados se relacionam. Portanto, a lógica de apropriação da rua como meio de atuação e sobrevivência, fixa uma identidade virtual, constantemente relacionada a marginalidade e ociosidade, cujo produto do trabalho resulta, basicamente, da capacidade de pedir. Deste modo, utilizando-se do exercício de atividades consideradas ilegais, na medida em que viola as normas sociais estabelecidas.

Dessas acepções, pode-se ressaltar que, o motorista sente-se intimidado, extorquido, por pagar por um serviço que ele não pediu e que não tem certeza se será realizado, ou seja, que seu carro seja “guardado” efetivamente. Além disso, trata-se de um indivíduo socialmente marginalizado que utilizando da rua como produto de sobrevivência, atende a finalidade de controle desta, fato este, que causa incomodo e indignação aos motoristas. É nesta dinâmica que os guardadores de carros carregam o estigma, neste caso, sob o status marginal, socialmente construída.

Nesta perspectiva, os guardadores de carros podem ser identificados como um grupo desviante, ou seja, composto de sujeitos que apresentam um “comportamento desviante”, sendo pessoas que, de alguma forma negam a ordem social estabelecida (GOFFMAN, 1988). Desta forma, são percebidos pela população como indivíduos incapazes de usar de outras oportunidades de atuação disponíveis, aprovadas socialmente. Sendo deste ponto de vista que deriva a gênese da estigmatizada e deteriorada dos guardadores de carros.

Contudo, para estes atores esta mesma atividade que exclui, também pode ser vista como um meio de sobrevivência, também a rua, encarada como fator marginalizante pode revelar regularidades nas atuações e dos comportamentos, sendo capaz de resignificar e integrar os sujeitos. Estes aspectos serão tratados na última seção que segue, onde busca-se revelar estas regularidades por meio das análises e descrições das experiências dos interlocutores, apresentando as singularidades do grupo, as percepções subjetivas e a construção social do seu universo nas ruas de Maringá.

4 DIÁLOGOS ETNOGRÁFICOS E O OLHAR FOTOGRAFADO DA CIDADE

Vai Trabalhar Vagabundo

Chico Buarque (1976)

Vai trabalhar, vagabundo
 Vai trabalhar, criatura
 Deus permite a todo mundo, uma loucura
 Passa o domingo em família
 Segunda-feira beleza, embarca com alegria, na
 correnteza

Prepara o teu documento, carimba o teu coração
 Não perde nem um momento, perde a razão
 Pode esquecer a mulata, pode esquecer o bilhar
 Pode apertar a gravata
 Vai te enforcar
 Vai te entregar
 Vai te estragar
 Vai trabalhar

Vê se não dorme no ponto, reúne as economias
 Perde os três contos no conto da loteria
 Passa o domingo no mangue, segunda-feira vazia
 Ganha no banco de sangue, pra mais um dia
 Cuidado com o viaduto, cuidado com o avião
 Não perde mais um minuto, perde a questão
 Tenta pensar no futuro, no escuro tenta pensar
 Vai renovar teu seguro
 Vai caducar
 Vai te entregar
 Vai te estragar
 Vai trabalhar [...]

Na seção anterior discutimos os processos de estigmatização relacionada a atuação dos guardadores de carros. Sobre estes aspectos, pode-se dizer que o comportamento desviante dos guardadores, neste caso, marcado pela desinstitucionalização de sua atividade e por utilizar da rua como local de atuação, marcam os fatores fundamentais da dos processos identitários estigmatizado de sua atuação.

Neste contexto, é possível identificar por detrás do estigma da atividade, da aparente deteriorização dos atores e do caos urbano as regularidades no espaço, nas atuações e nos comportamentos. Sobre estes aspectos elencados, que esta última seção dedica-se. Especificamente em demonstrar as relações que os sujeitos estabelecem com o espaço e como configuram suas atuações. Assim, por meio de uma escrita etnográfica descrever como se constitui o cotidiano e as experiências dos interlocutores, baseados em dados colhidos durante o trabalho de campo. E, com base na metodologia utilizada apresentar, além das experiências, o sentido subjetivo das relações sociais estabelecidas por intermédio da atividade.

4.1 A IDENTIFICAÇÃO DA ATIVIDADE DE GUARDADOR DE CARROS COMO TRABALHO

A música “Vai trabalhar vagabundo” escrita por Chico Buarque em 1976 para o filme de mesmo nome de Hugo Carvana, além de tema de filme e música, tornou-se lema carregado de sentido pejorativo e uma das ofensas mais constantes dirigidas aos guardadores de carros desde que iniciou-se a pesquisa com o grupo no ano de 2012, em Maringá-PR²².

Ao menos duas justificativas podem ser elencadas como fatores explicativos da aversão ao grupo por parte da população. Uma delas é que o setor informal, categoria em que enquadram-se os guardadores de carros, sendo uma das posições que mais desqualifica os sujeitos nas relações de trabalho. Ao passo que, para a sociedade capitalista, comumente o status mais valorizado é da posse de uma carteira profissional, que indica estabilidade no emprego. Esse contexto agrava-se ainda mais quando além da informalidade existe a ocupação irregular do espaço, em virtude da falta de regulamentação e amparo legal para a atuação como guardador de automóvel, situação comum em grande parte das cidades brasileiras. Esse cenário reflete significativamente na desqualificação da atividade de guardador e também abre precedente para todo tipo de discriminação.

Nesta perspectiva, alguns fatores tais como a autonomia, a não exigência de escolaridade e a flexibilidade de horário acabam por contribuir para tornar a atividade de guardador um meio possível e viável para obtenção de renda. Deste modo o ofício de guardador de carros é encarado pelos próprios sujeitos como um trabalho, assim como qualquer outro, embora não sendo esta perspectiva aceita pela população, que aciona um discurso negativo sobre a atividade, sem perceber e distinguir as diferentes situações. A fim de evidenciar como se institui essa relação de trabalho, a partir da perspectiva dos interlocutores da pesquisa, segue um relato do campo.

Juca, um dos interlocutores. Um senhor de estatura média, pardo, com cabelos grisalhos. Sempre muito prestativo e falante, desde o primeiro contato mostrou-se muito receptivo para falar sobre sua vida e a atividade. Ao chegar ao ponto de Juca lá estava ele, entre os carros. Logo o chamei para uma sombra, o local onde geralmente nos encontrávamos para batermos um papo. Como não veio ao meu encontro me dirigi a ele. Ao chegar relatou-me que uma motorista havia deixado o vidro traseiro do carro aberto, com alguns pertences no banco. Assim, precisava ficar atento na vigia, pois outra pessoa poderia passar e roubar, logo seria ele o principal suspeito. Aproveitando essa situação, logo iniciamos uma conversa sobre a

²² Durante os trabalhos de campo realizados nas ruas, ao menos cinco vezes presenciei os guardadores serem ofendidos pelos motoristas com esse xingamento.

importância do trabalho do guardador de carro. Juca frisou a importância e como ele, na condição de guardador, poderia cometer algum tipo de delito para com os automóveis e motoristas, como por exemplo, levar algumas das sacolas, sendo que ele esta todos os dias no mesmo local, logo seria marcado por isso e perderia a credibilidade. Mais alguns minutos, chegou a motorista do carro, que ao ser informada de que havia esquecido o vidro do carro aberto relatou que não havia nada de valor, foi embora sem ao menos agradecer o cuidado de Juca com seu automóvel. O guardador contou que frequentemente os motoristas esquecem os vidros abertos, mas em grande parte dos casos os motoristas acabam colaborando com algum trocado. Para Juca o trabalho dele é fundamental para a tranquilidade dos motoristas que estacionam no ponto dele [15/04/2015 – Diário de Campo].

Essa experiência etnográfica evidencia como as atuações inerentes ao trabalho são interpretadas pelos atores, que de modo geral, encaram a atuação de guardador de carros, um trabalho necessário e válido, sob o argumento de que pouco difere das demais atividades formais, já que eles *cumprem horários* e são comprometidos com as responsabilidades da função. Porém, estigmatizados pelo senso comum, também pela mídia, os guardadores de carros encontram-se em um universo que contempla a informalidade. Trabalhadores de ruas, marcados pelo anonimato que define as distâncias no meio urbano e proximidade com os clientes.

Atividades estão sujeitas a discriminação, sobretudo aquelas praticadas no meio urbano e ligadas a informalidade, que além dos guardadores enquadram-se outras categorias como vendedores ambulantes, camelôs, engraxates, etc.. O fato de não haver exigência burocrática para a atuação, é um dos fatores que atraem os indivíduos para a atividade. Considerando que a maioria dos trabalhadores não possui todas as documentações exigidas para a abertura de processos de cadastro como trabalhador autônomo. Isso acaba por levantar questionamentos e dúvidas sobre o que de fato significa trabalho ou apenas mais uma prática urbana irregular.

Ademais a atividade de guardador de carros não se enquadra como um emprego autônomo – por sua representação legal – e os sujeitos, na maioria dos casos, aderem a esta atividade também, por ser alternativa frente às demais existentes. O espaço urbano de Maringá, principalmente a região central, é possível encontrar um grande número de vendedores ambulantes, que comercializam uma série de produtos como óculos, joias, frutas, etc. que junto aos guardadores de carros constituem a categoria de informalidade da cidade. Nesta dinâmica, os guardadores de carros dividem espaços com os vendedores ambulantes, que expõem seus produtos nas calçadas, de modo que a qualquer momento possam “levantar” para fuga da fiscalização.

Figura 2: Vendedores ambulantes atuando no centro de Maringá



Fonte: registro da autora (2016).

Figura 3: Vendedores de óculos, frutas e cintos atuando no centro de Maringá



Fonte: registro da autora (2016).

Acerca da informalidade, ao discorrer sobre as relações de trabalho na sociedade capitalista Oliven (2007, p. 34) argumenta que o emprego formal assalariado significa muito mais do que a estabilidade, simbolizada pela carteira assinada, constitui o alcance de outras vantagens ligadas a assistência social, além ainda da “tranquilidade de não ser detido sob a acusação de vadiagem”, ou seja, o status de trabalhador tem uma representatividade em nossa sociedade, como alguém que aspira confiança.

O autor evidencia como o emprego formal apresenta-se como elemento de distinção na sociedade e a informalidade nesse contexto, materializada na figura de guardadores de carros, é colocada como uma posição de inferioridade, que gera desconfiança e discriminação.

Porém, para os interlocutores da pesquisa Juca, Geni e Pedro o trabalho de guardador de carros é uma alternativa preferível por uma série de razões, variando entre a possibilidade de melhor salário, um senso de independência, por não exigir formação profissional e educacional. Assim mesmo, no âmbito da informalidade, encaram a atividade como uma boa ocupação, quando comparado com outros trabalhos. Como exemplifica o relato de um dos nossos interlocutores, Pedro:

Como já tenho mais de 60 anos não é fácil conseguir emprego. Já tentei trabalhar em outra coisa. Já vendi picolé na rua. Andava o dia todo, mas como já não tenho aquela força em um dia de muito calor acabei desmaiando na rua, então parei de vender picolé. Aqui é bem melhor! (PEDRO, 64 anos).

A ideia de “boa ocupação” é controvertida no meio social, especialmente do ponto de vista dos próprios *clientes*, para os quais a prática de guardador de carros é tida como desnecessária e abusiva, uma vez que esse serviço de cuidar do automóvel é um direito que deveria ser garantido pela segurança pública, já que se trata de um espaço público. Em Maringá o discurso da exploração do espaço público, como uma prática ilegal tem sido um argumento constante da população, que sente-se extorquido e ameaçada com a figura dos guardadores de carros.

Entretanto, a análise a qual este trabalho dedica-se trata do espaço público (rua) a partir de uma leitura mais pormenorizada e desmistificada, não como o espaço da exploração, apenas, mas também o local onde ocorre a dinâmica das relações, os rituais e as trocas.

Vale analisar essa relação a partir dos conceitos de Agier (2011) que denomina esse espaço intermediário – entre a casa e a praça – como entre dois. Segundo o autor esse espaço intermediário é um limiar²³ onde os rituais ocorrem, justamente por isso o estudo destes espaços são importantes nas abordagens antropológicas, por possibilitar as análises mais amplas das relações e dinâmicas que ocorrem nestes espaços intermediários. Desse modo:

²³ Limiar aqui é entendido como um limite ou fronteira.

É por isso que há ocupações do espaço em certos momentos, em dado momento a ordem ou é privado ou é público transforma-se e deixa de ser aceitável. Há uma ocupação que diz “não, aquilo é um espaço que não é nem privado nem público, que está entre dois” e utiliza-o como espaço de criação, de liberdade e de ritual (AGIER, 2011, p. 189).

Essa leitura vai além do discurso sobre a exploração do espaço público, a rua é considerada um local intermediário, entre dois, no qual os sujeitos constroem sua liberdade e suas relações cotidianas.

Nesta mesma perspectiva Magnani e Torres (2000) designam o termo pedaço como categoria analítica nos estudos sobre os espaços e das dinâmicas estabelecidas em diferentes espaços na cidade de São Paulo, no trabalho intitulado: Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. O autor instituiu o termo pedaço como um espaço intermediário entre o privado e o público onde se desenvolve a sociabilidade, onde os sujeitos não necessariamente se conhecem, mas se reconhecem como portadores dos mesmos símbolos (MAGNANI; TORRES, 2000). É nesta esfera onde também se desenvolve o cotidiano, com a troca de informações, os conflitos, etc. e pertencer a esse pedaço – rede – implica em obedecer algumas regras que são estabelecidas entre os sujeitos nas suas relações. Logo, cabe observar que tal noção revela-se adequada para pensar a dinâmica organizada entre os guardadores, a qual descreve uma forma particular de apropriação do espaço e sociabilidade.

4.2 JUCA E A DINÂMICA DOS PONTOS

Um dos interlocutores que trouxe uma poética para o trabalho de campo foi Juca, guardador de carro há 24 anos. Ao comentar sobre seu local de trabalho, Juca falou sobre a árvore que marca o seu ponto, que também serve para guardar seus pertences. Segue o relato sobre seu ponto.

Esse prego está aqui há mais de 24 anos. Quando consegui esse ponto preguei esse prego e está até hoje. Engraçado como a árvore cresceu, mas o prego continua na mesma altura (JUCA, 61 anos).

O espaço onde se constitui o trabalho dos guardadores, denominado por eles como pontos, geralmente são delimitados considerando algum elemento, como por exemplo, de uma árvore a outra, de um poste a outro, de uma avenida até o meio da quadra, enfim. O fato é que,

o que marca o ponto de Juca é uma grande árvore e enquanto muitas pessoas no cotidiano dirigem-se para as universidades, para os escritórios, para as escolas, para os hospitais, para os restaurantes, Juca dirige-se para seu ponto, sua árvore, seu local de trabalho. E como se tornou essa árvore o local de trabalho de Juca?

Figura 4: Ponto do Juca



Fonte: registro da autora (2016).

Os guardadores consolidam as regras entre os membros do grupo e demarcam territórios de atuação, contrapondo as normas de locais públicos de estacionamento, assim cada guardador escolhe um lugar para atuar, o seu ponto. Após a escolha, este ponto passa a pertencer ao guardador, que estabelece sua dinâmica particular de atuação. Porém, ele precisa se apresentar com regularidade no ponto, ao contrário outro guardador pode explorá-lo também, o que costuma provocar brigas pelo território.

É comum na dinâmica do grupo, que ocorram negociações com os pontos. Em alguns casos, em que os guardadores não possam estar no ponto em determinado período ocorre dos guardadores alugarem para terceiros. Neste caso, nos pontos mais movimentados, localizados no centro da cidade, onde os rendimentos dos guardadores variam de 20 a 50 reais por dia, o

aluguel pode chegar a render em média 15 reais por dia para seus *donos*. Em casos de venda dos pontos eles chegam a ser *passados* por R\$ 1.500 reais²⁴.

Ocorrem também casos dos guardadores de carros, donos dos pontos mais movimentados, manterem *ajudantes* para vigiar os locais, desse modo garante uma porcentagem do arrecadado durante o dia, chegando a 30 reais para o funcionário e 15 reais para o dono do ponto por dia de trabalho, podendo variar conforme os dias de mais movimentos na semana.

A dinâmica da atividade, instituída entre os membros do grupo, revela a organização dos guardadores de carros, bem como a configuração de normas morais estabelecidas entre eles. Dentre estas, talvez a principal, reside no fato de que os pontos que já possuem donos são respeitados pelos demais guardadores, ao menos pelos fixos. E, embora a disputa desses espaços ainda ocorra, não são frequentes no município de Maringá. Juca relata que, em virtude do seu ponto ser muito *visado*, ocorre de outros guardadores, de perfil ocasional²⁵, tentarem *tomá-lo*, mas como já é conhecido, inclusive, pela guarda local, consegue amparo. Conforme relato de Juca.

Eu sou guardador de carro e não “flanelinha”. Eles são diferentes de mim. Vivem drogados e bêbados, mal vestidos. Querem meu ponto só para pegar o dinheiro para bebida, depois vão embora. Não cuidam nada. Na semana que eles estão rondando eu venho armado com meu cassetete. Também ligo para a guarda municipal. Os guardas municipais me conhecem, sabem que trabalho aqui há anos, eles me ajudam a expulsar estes vagabundos (JUCA, 61 anos).

Vale destacar que, conforme relato, o próprio termo “flanelinha” é negado pelo sujeito, que prefere ser chamado de guardador de carros – situação observada também entre os demais interlocutores. Isso pode ser explicado, pelo estigma que a palavra carrega²⁶, ao negarem o distintivo (“flanelinha”) logo se reconhecem como trabalhadores, que, mesmo sendo-lhes negado esse reconhecimento, eles o forçam e o reivindicam no ímpeto de se inventarem como sujeitos por meio dessa atividade.

²⁴ Em alguns casos os guardadores de carros chegam a cobrar até R\$ 1.500 reais para *passar o ponto*, ou seja, vender os pontos de mais movimentos.

²⁵ Conforme definição de perfil supracitada na primeira seção da dissertação.

²⁶ Buscar na segunda seção da dissertação, discussão sobre o estigma da atividade no tópico “Comportamento desviante e o estigma dos guardadores de carros.”

Figura 5: Juca com seu cassetete



Fonte: registro da autora (2016).

Uma das vantagens de ser um guardador fixo, além de ser reconhecido e respeitado no *pedaço* pelos demais membros do grupo, – que os distingue como proprietário do ponto – permite que conquistem o reconhecimento dos clientes e moradores do entorno, o que em grande medida contribui para facilitar a atuação, bem como aumentar e garantir rendimentos.

Vale destacar a existência de uma relação de prestação de serviço oficializada e reconhecida. Uma das estratégias observadas é na dinâmica de trabalho de Juca, na qual mantém alguns clientes como mensalistas. Os clientes trabalham no entorno do ponto, por isso estacionam todos os dias no mesmo lugar e pagam mensalmente ao guardador de 25 a 30 reais para fazer a segurança do automóvel. Essa mesma dinâmica pode ser observada com os outros dois interlocutores, que afirmam ser uma prática comum entre alguns guardadores de “confiança”. Além dos mensalistas, os guardadores mantêm com determinados clientes algumas trocas de favores. Juca relata que um de seus clientes advogado esta auxiliando com o encaminhamento do seu processo de aposentadoria em troca de cuidar seu carro.

Como se pode perceber a dinâmica da atividade ganha contornos no cotidiano, em que a troca de informações e pequenos serviços constituem uma rede de relações entre clientes e guardadores, que facilita para além dos ganhos econômicos para os pessoais.

4.3 A RUA COMO UM ESPAÇO DE CONVÍVIO

Pedro, um dos nossos interlocutores, senhor de estatura média, negro, de cabelos escuros. No primeiro contato, se mostrou resistente às primeiras investidas de conversa, com o tempo acabou se tornando um interlocutor valioso para a pesquisa. Pedro, diferente do típico guardador de carros formatado no imaginário social, ritualizado como aquele que vai atrás do motorista e grita “posso olhar seu carro doutor(a)?”, apenas observa, cuida do carro, e, quando do retorno no motorista vai até a porta do automóvel e hora recebe uma contribuição, hora é ignorado²⁷. Assim são as abordagens do guardador de carro, há 30 anos na atividade. Definitivamente expressões como coagir, constranger, extorquir, recorrentemente associadas a atividade dos guardadores, não fazem parte da conduta de Pedro.

Figura 6: Pedro cuidando dos carros



Fonte: registro da autora (2016).

Por mês, quando esta bom, chego a ganhar R\$ 600,00 reais. Os carros que dão mais gorjeta são os carros mais velhos, pois estes não tem seguro. Mas como aqui no meu ponto estaciona os carros mais novos, os motoristas dizem deixa que levem. Mas aqui o que menos ligo é o dinheiro, aqui faço amizades e vejo o movimento, aqui me sinto útil (PEDRO, 64 anos).

²⁷ Impressões registradas em diário de campo [11/06/2015 – Diário de Campo].

Para Pedro, muito mais que um local de trabalho seu ponto significa uma oportunidade de se reinsserir no mercado de trabalho, sentir-se útil, engajado em uma rotina, cercado por laços afetivos e sociais, dentro de uma obrigação e um compromisso diário. E esse foi um ponto também observado entre Juca e Geni, que utilizam deste mesmo discurso. Esse desejo de estar na rua em grande medida pode ser explicado, também, pela ausência dos laços familiares dos interlocutores, da preferência de estar em um local em que é possível estabelecer as mais variadas relações, em contraposição da casa, em que, possivelmente, encontra a solidão. Alguns dos relatos explicitam esse sentimento:

O que vou fazer em casa? Aqui na rua converso com várias pessoas, faço amizade e ainda ganho meus trocados com meu trabalho de vigia dos carros. Às vezes tenho vontade de vir trabalhar até de domingo, alguns domingos eu venho (JUCA, 61 anos).

No texto intitulado “O que torna a cidade familiar” Agier (2011), chama atenção para a fragilidade das relações primárias – mundo doméstico – no contexto de primeira socialização. O caráter efêmero dos grupos domésticos urbanos, sobretudo, a população mais pobre, que é caracterizada por uma instabilidade – profissional, econômica, matrimonial, residencial – reforça essa precariedade estrutural. Ainda para o autor, é na ausência desse espaço primário doméstico, que os sujeitos fundam seu pertencimento para além desse universo, que mostra-se como “frágil no tempo e relativamente incompleto do ponto de vista de suas funções socializadoras” (AGIER, 2011, p. 104). Neste sentido que as atribuições – que deveriam ser familiares – são direcionadas para a rua, como um espaço possível de socialização, com o que o autor chama de “família urbana” (AGIER, 2011).

Figura 7: Geni trabalhando



Fonte: registro da autora (2016).

Meus clientes gostam de mim. E eu amo o que eu faço. Sou muito sozinha, por isso gosto de vir aqui, organizar os carros. Faço muita amizade por aqui, ganho presentes dos meus clientes. Se um dia me tirarem daqui eu morro (GENI, 56 anos).

As análises e compreensão de como os atores estabelecem as relações sociais, fornecem indicações úteis para o entendimento das dinâmicas urbanas, especialmente dos guardadores de carros. Assim, destaca-se a atividade como forma de convívio, de suprir uma necessidade de manter relações com outras pessoas. Sendo esta uma carência comum, observada nos três interlocutores, que, pela impossibilidade de estabelecer vínculos com o grupo familiar eles encontram na atividade um meio de constituir os mais diversos tipos de relações, de amizade, de trabalho ou simplesmente sentirem-se integrados na dinâmica da rua.

Um aspecto interessante a ser destacado é que durante as incursões a campo era frequente que os interlocutores estivessem acompanhados de outras pessoas do entorno, conhecidos, aposentados e amigos da rua. Denotando assim o ponto como um local de acolhimento, de bate-papo, de encontro. Os assuntos, de modo geral, eram triviais, falavam sobre o tempo, política, futebol. Ressaltado este processo, considerando também os relatos, percebe-se como esse contato e possibilidade de se relacionar eram valorizados pelos interlocutores.

Aqui nunca estou sozinha, sempre para um ou outro para bater um papo, quando vejo a hora já passou. Coisa boa! Não sei ficar parada. Se me tirarem desse estacionamento arrumo outro, já tenho um em mente (GENI, 56 anos).

A defesa da atividade pelos interlocutores se reverbera por meio das expectativas que eles têm sobre seu próprio futuro, de possíveis alternativas para regularizar e melhorar as suas condições de trabalho. Dentre as reposições por eles apontadas, uma delas seria retirar o controle do Sistema de Estacionamento Rotativo Regulamentado Pago (Estar) realizado pelos agentes da prefeitura e passar cartões de monitoramento/fiscalização para os seus domínios. Para tanto seria necessário realizar um cadastro a fim de controlar os trabalhadores que atuassem sem registro. Ainda na perspectiva dos interlocutores, a regulamentação e controle por parte da prefeitura melhoraria suas condições de trabalho, uma vez que coibiria a ação dos guardadores ocasional²⁸, que na perspectiva deles, são os grandes responsáveis pela má fama da categoria.

Um fator que acredita-se contribuir para a construção depreciativa da atividade é o desamparo do Estado com a falta de medidas legais ou regulamentares que conduzam a atividade pelo poder público local.

Em Maringá, já foram trabalhados alguns projetos na tentativa de controlar a atuação dos guardadores, contudo não houve continuidade em nenhum deles. Um desses projetos foi “flanelinha cidadão”²⁹ criado em 2005, tinha como interesse cadastrar os trabalhadores e controlar a atuação com a distribuição de cartões, em contrapartida os guardadores deveriam entregar uma série de documentos para o cadastro e participar de programas de qualificação ofertados pela prefeitura. Diante de tais exigências para inserir-se no programa, um grande número de trabalhadores não realizou o cadastro e continuaram atuando, o que colocou fim ao projeto, antes, mesmo de iniciar.

Em 2008 a prefeitura de Maringá realizou um registro dos guardadores de carros de Maringá com a intenção de entregar os coletes de identificação padronizados aos trabalhadores cadastrados, que deveria ser intransferível. Porém, os coletes com o tempo foram sendo repassados para outros guardadores, não cadastrados, o que fez com que o registro não tivesse mais validade e alguns coletes tiveram de ser recolhidos.

²⁸ Conforme definição de perfil supracitada na seção 2 “A trajetória e o método: os guardadores de carros como categoria de análise”.

²⁹ Os projetos de Lei citados no texto encontram-se no anexo C do trabalho.

Já em 2013 foi protocolado um projeto de Lei que proibia a atividade de guardador de carro em Maringá junto a uma série de medidas que acabava por criminalizar a atividade³⁰. No período em que projeto estava em pauta, como a pesquisa com o grupo já estava sendo realizada, foi possível acompanhar a repercussão do projeto na rua e foi possível constatar o medo dos trabalhadores em perder sua atividade. Além disso, esse projeto de proibição deu margem para o fortalecimento de diversas manifestações discriminatórias contra o grupo, difundidas, especialmente, pela mídia, que utilizava argumentos construídos com base em julgamentos superficiais e generalizadores sobre a prática de guardador de carros.

Considerando o tempo de atuação dos interlocutores, todos puderam acompanhar as tentativas de regularização da atividade em Maringá. Sobre estas eles relataram que nenhuma das iniciativas surtiu efeito positivo para a atuação deles. Pontuaram, principalmente, sobre a dificuldade que tiveram no período em preencher os requisitos para o cadastro, como documentação e de participar dos cursos que profissionalização. Já em 2008, na entrega dos coletes, a inicialmente ficaram animados com a possibilidade de trabalhar como regulares, porém logo na sequência seus coletes foram recolhidos, o que gerou uma grande frustração. Segue breve relato:

Olha hoje não espero mais nada deles (poder público), porque já foi feito tanta coisa que não deu continuidade. Hoje só quero que nos deixem quieto para trabalhar. Quando estava “rodando” essa conversa de proibir, vinha um monte de gente que falava assim: “a farra de vocês logo vai acabar”. Ainda bem que não deu certo né?! (risos) (JUCA, 61 anos).

²⁹ Os projetos de Lei citados no texto encontram-se no Anexo C do trabalho.

Figura 8: Juca aguardando a chegada de um cliente



Fonte: registro da autora (2016).

4.4 GENI E SUAS ESTRATÉGIAS DE SOBREVIVÊNCIA NO “CAMPO”

A respeito de popularidade encontramos Geni, 56 anos, branca, estatura baixa, com cabelos longos, pintados de loiro, sempre presos por um boné. Guardadora de carros há 18 anos, há 12 no mesmo ponto. Seu ponto não é na rua, mas sim em uma área da prefeitura que Geni transformou em um organizado estacionamento, do qual Geni aparenta ter muito orgulho. Todos os carros que entram no estacionamento de imediato já são direcionados onde devem estacionar – e os motoristas seguem as orientações – o que torna o estacionamento de fato muito organizado, apesar da ausência de qualquer tipo de sinalização.

Figura 9: Estacionamento de Geni



Fonte: registro da autora (2016).

Geni é rigorosa com a disposição dos carros em seu estacionamento, por isso antes dos veículos começarem a chegar, por volta da 07 horas da manhã ela chega em seu ponto de onde ela sai, somente, após as 18 horas, todos os dias da semana, exceto domingos e alguns sábados à tarde. A maioria dos seus clientes são fixos, pois trabalham no entorno, o que faz com que muitos contribuam por mês. Com o dinheiro arrecadado como guardadora de carros Geni mantém suas despesas básicas, de aluguel, alimentação, vestuário, etc.

Como seu ponto é exposto, em dias de chuva Geni trabalha com capa de chuva e guarda chuva, que utiliza também em dias de sol muito intenso. Para a utilização de banheiro e água ela – assim como os demais guardadores –, utiliza de banheiros públicos. Já conforme relatos de outros guardadores que atuam mais afastados dos prédios públicos, combinam com o comércio do entorno, para buscar água, e só em casos de extrema necessidade utilizar o banheiro.

A respeito da alimentação, costumam levar marmitta de casa ou comprar nos restaurantes próximos aos pontos, quando *levantam* um bom dinheiro na manhã.

Figura 10: Estacionamento de Geni em dia de chuva



Fonte: registro da autora (2016).

O ponto de Geni é um dos pontos mais valorizados da cidade, em virtude da grande quantidade de automóveis que circulam na área, por esse motivo a interlocutora revela muito medo do espaço ser reocupado pelo município ou ainda perde-lo para outro guardador em uma *briga pelo ponto*.

A disputa por ponto, embora não constitua uma prática comum em Maringá, quando ocorre é nos pontos mais visados – de maior movimento – mas são mais frequentes entre os guardadores não fixos e ocasional. Em virtude disso, muitos guardadores andam com algum tipo de objeto para se proteger e defender seu ponto caso entrem em alguma briga, como por exemplo, facas, pedaços de madeira, cassetetes, pedras, etc. Mas, de modo geral, os pontos dos guardadores fixos costumam ser respeitados, justamente por estarem todos os dias no ponto.

Meu colega aqui do lado já perdeu um ponto, ficou três dias fora e quando voltou havia dois no lugar dele. Mas esse ponto é meu. Todo mundo me conhece por aqui e por isso sou de confiança, venho todos os dias, cuido bem dos carros, mesmo para quem não puder contribuir. Mas meu ponto é visado mesmo. Mas ninguém se mete a besta aqui não (GENI, 56 anos).

Analisando a fala da interlocutora e as condições precárias com que atua, rotineiramente, percebe-se que as categorias de trabalho são peculiares dos trabalhadores autônomos e informais, sobretudo em se tratando de falta de garantias. Percebe-se ainda que ela encontra em pequenos atos o reconhecimento e respeito social que necessita para seguir em frente. Esse sentimento é expresso através dos diálogos de Geni, que traduz a dedicação com que trabalha e o orgulho que sente do seu estacionamento.

Após observar como Geni organiza e conduz à dinâmica do seu estacionamento, indagada sobre como que consegue fazer com que alguns clientes resistentes à presença dela no estacionamento, a ponto de ignorá-la, aceitem suas orientações do local correto de estacionar, inclusive como devem manobrar. Segue relato do diário de campo.

O ponto de Geni fica localizado na região central da cidade, com grande concentração de carros. O ponto é uma área pública do tamanho de uma quadra, sem sinalização e sem asfalto, coberto por pedregulho, que em dia de sol gera muita poeira e em dia de chuva muita lama. Nesta área da cidade, as vagas de estacionamento costumam ser muito disputadas, em virtude do comércio e empresas que se concentram na região. Em meio a esse “caos” encontra-se o ponto de Geni e seu guarda sol. Com os carros enfileirados como se as vagas fossem pintadas ao chão e a sinalização pelo local fosse perfeita, algo do tipo “estacione aqui”. Penso ainda que se tivessem todos estes recursos não caberia tamanha quantidade de automóveis. A expressão “é como coração de mãe, sempre cabe mais um”, sem dúvida cabe muito bem neste caso. A curiosidade é de como Geni consegue organizar este ponto, quando precisa lidar com pessoas que, visivelmente a desprezam. A estratégia de Geni, traçada com muita sapiência é explicada por ela mesma: “Olha Franci, não é fácil não. Mas falo com carinho sabe. Sempre que chamo eles de ‘meu querido’, ‘minha linda’ ou ‘meu anjinho’ eles logo desfazem a cara de bravo e fazem/manobram direitinho como eu peço, no final me dão até uma contribuição, as vezes viram meus clientes. As pessoas são muito carentes, sabe Franci!” [14/05/2015 – Diário de Campo].

Figura 11: A organização do estacionamento de



Fonte: registro da autora (2016).

O relato do diário de campo de Geni leva-nos a pensar nas estratégias desenvolvidas no campo, pois, em se tratando da relação entre guardadores de carros e clientes, que de modo geral são tensas, assumir uma performance e manter uma postura amigável, quando necessária firme é fundamental para a sobrevivência na atividade. Como resposta dessa performance, em várias ocasiões durante a pesquisa com os outros interlocutores foi possível acompanhar algumas demonstrações de cumplicidade e amizade dos clientes com os guardadores, que são presenteados com alimentos, roupas e o mais valorativo, na perspectiva dos sujeitos, que é o respeito.

Uma prática que costuma agradar os clientes, realizada pelos três interlocutores, é adquirir os cartões de estacionamento do Sistema de Estacionamento Rotativo Regulamentado Pago (Estar), para quando necessário, da presença do fiscal de trânsito colocar nos automóveis desprevenidos – sem o ticket ou cartão eletrônico –, como uma forma de oferecer um trabalho diferenciado aos clientes. De acordo com os relatos dos interlocutores, esse é uma prática comum entre os guardadores e geralmente os motoristas acabam colaborando com o valor do cartão e mais uma contribuição, por ter evitado a multa por estar estacionado em local de controle sem possuir o cartão ou *ticket* eletrônico. No entanto neste caso o motorista não é obrigado a pagar o cartão, o que raramente ocorre, pois geralmente os motoristas pagam, ao menos o *ticket* de estacionamento. Vale lembrar que essa prática é comum também em outras cidades brasileiras³¹, que além do *ticket* oferecem a lavagem dos automóveis, porém essa atividade ainda não foi assumida pelos guardadores de carros de Maringá.

É interessante observar como Geni se avalia como em uma posição de credibilidade com seus clientes, define seu estilo de trabalho como marcado pela regularidade e responsabilidade, o que na perspectiva dela, explica seu êxito como guardadora e a caracterizar como diferente dos demais guardadores, que no ponto de vista dela, poucos são corretos.

O trabalho de guardadora é uma conquista. Conquistei esse estacionamento aqui. Que é meu! Porque fiz meu trabalho certinho, estou todos os dias, limpinha, sóbria e cuidado dos carros de verdade, por isso tenho meu estacionamento, os outros (guardadores de carros) tem até inveja de mim, porque é difícil encontrar um que trabalha certinho (GENI, 56 anos).

³¹ Dentre outras cidades esta dinâmica foi observada em Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro.

O que parece obvio no caso da Geni, é que ela se mantém em uma posição favorável se comparada com os demais guardadores da mesma categoria. Isso se explica pelo ponto que Geni ocupa, como supracitado, trata-se de um espaço público que ela transformou em estacionamento.

Os clientes tem a opção de estacionar na rua ou no estacionamento de Geni – ou *não*, em caso de não ter vaga. Como a maioria dos clientes já reconhecerem aquele espaço como o estacionamento da Geni, faz com que haja mais cumplicidade nas relações ali estabelecidas, uma vez que o sentimento de pertencimento do sujeito – “se um dia me tirarem daqui eu morro” – está relacionado com a ligação que se estabelece com o espaço, como um enraizamento, no qual o sujeito constrói e é construído.

Ao final destes relatos das experiências em campo, pode-se dizer que o universo pesquisado apresenta, de modo geral, um discurso comum entre os interlocutores, em alguns casos são idênticos. Cabe pontuar duas características principais. Em primeiro lugar, por meio dos relatos, é possível observar que a carência familiar se coloca como uma realidade nos fatos observados para com os três interlocutores. Neste viés, a cidade, mais especificamente a atividade, oferece a possibilidade de (re)estabelecer estes laços. Neste caso atuar como guardador, além de uma possibilidade de ocupação, por meio dela é possível estabelecer vínculos com outras pessoas e em grande medida reside neste aspecto o prazer de estar no ponto.

Em segundo lugar, podemos verificar que existe uma consciência comum entre os interlocutores, da imagem que a sociedade tem do grupo – estigmatizada. Porém, é possível perceber por meio dos relatos que, para eles a atuação de guardador de carros é de fundamental importância para a organização do espaço e segurança dos automóveis. Percebe-se nesta relação – “sei que vocês (sociedade) não me querem aqui, mas sou importante” – uma tentativa de se resgatarem como sujeitos em uma sociedade marcada por processos de exclusão e exploração que limitam as possibilidades de escolhas em todas as esferas da vida. Porém, seriam estes aspectos, apreendidos por meio dos relatos das experiências, que explicam a atividade? É isso que vamos tentar interpretar e demonstrar no próximo tópico, por meio da foto-elicitção.

4.5 IMAGENS E REPRESENTAÇÕES: A SUBJETIVIDADE ATRAVÉS DA FOTO-ELICITAÇÃO

O que eu senti quando vi estas fotos?!
Foi tristeza (JUCA, 61 anos).

O potencial descritivo da fotografia sempre foi de suma importância para os estudos etnográficos. Na Antropologia as fotografias podem ser encontradas em alguns clássicos, como no livro “Argonautas do Pacífico Ocidental” de Bronislaw Malinowski (1984) escrito em 1922, no qual o autor além da descrição textual apresenta como auxílio o uso de fotografias, inaugurando assim a imagem como um instrumento descritivo potencial.

Porém, na antropologia percebe-se certa resistência ao uso da fotografia. Uma das explicações vem de uma crítica existente em torno da ideia da utilização reducionista da imagem. Pois, Geertz (1989) afirma que para E. E. Evans-Pritchard as fotografias teriam uma função estratégica de convencimento, apenas, ou seja, para legitimar a narrativa antropológica, provando que o autor “esteve lá”³². Todavia, passados mais de 90 anos da experiência de Malinowski, o uso da fotografia abriu outras possibilidades de abordagens no campo etnográfico – que vão além do auxílio a descrição – e uma das metodologias apontadas é a foto-elicitação.

A foto-elicitação foi descrita pela primeira vez pelo fotógrafo e pesquisador John Collier. A técnica se baseia na inserção de fotografias em uma entrevista de pesquisa com o objetivo de evocar um tipo diferente de informação (COLLIER; COLLIER, 1986). Deste modo, buscando extrair do entrevistado informações que não foram possíveis de captar durante a entrevista tradicional. E foi com esse objetivo que a técnica de foto-elicitação³³ foi colocada em prática na pesquisa junto aos guardadores de carros, com o interesse de captar por meio das imagens as subjetividades implícitas sobre o cotidiano deles.

No trabalho metodológico, para a aplicação da técnica, foi utilizada uma série de cinco imagens que foram apresentadas para os três interlocutores da pesquisa Juca, Geni e Pedro. A entrevista com a aplicação da técnica foi realizada separadamente e em dias diferentes e as

³² O autor trata especificamente da obra: Os Nuer de E. E. Evans-Pritchard (1940).

³³ O conceito de foto-elicitação foi criado pelo fotógrafo e pesquisador John Collier (1957). Para informações mais detalhadas sobre os aspectos teórico-metodológicos de foto-elicitação, consulte a seção 2 “A trajetória e o método: os guardadores de carros como categoria de análise”, também as referências Collier e Collier (1986), Wagner (1979) e Harper (2002).

imagens utilizadas foram às mesmas, mostradas uma a uma para entrevistados, pedindo para ele/ela comentassem sobre os seus/suas percepções no final de verem todas as figuras. Enfatizou-se que cada interlocutor deveria perceber a si mesmo/ela mesma como um produtor de uma visão subjetiva livre. Como Harper (2002, p. 25) sugeriu, esta é a melhor maneira de “mover-se do concreto para o socialmente abstrato”.

As fotografias utilizadas na técnica foram coletadas na internet, dando preferência para as imagens que retratam eventos que fazem parte do cotidiano dos entrevistados. Seguindo as orientações de Haper (2002) que estas podem ser fotos de trabalho, escolas, ou outras experiências institucionais ou imagens que descrevem eventos que ocorrem na vida habitual. Assim, esperando como respostas que as imagens se conectem as experiências vividas pelos sujeitos de pesquisa e tragam respostas. A seguir as imagens selecionadas para aplicação da foto-elicitação.

Figura 12: Foto- elicitação – guardador de carro conversando com cliente



Fonte: Google imagens (2015)³⁴.

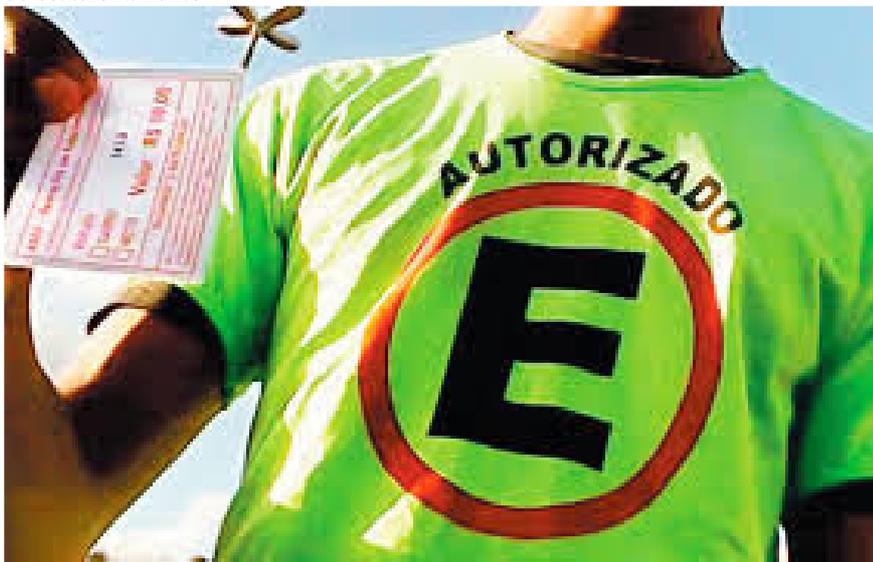
Figura 13: Foto- elicitação – guardador de carro conduzindo um motorista

³⁴ Disponível em: <<http://www.radiosajnet.com.br/noticias/motoristas-continuam-reclamando-da-atuacao-de-flanelinhas-em-santo-antonio-de-jesus-ba/>>. Acesso em: 2 maio 2015.



Fonte: Google imagens (2015)³⁵.

Figura 14: Foto-elicitação – guardador de carros regulamentado exibindo o ticket de estacionamento



Fonte: Google imagens (2015)³⁶.

³⁵ Disponível em: <<http://blogs.odiario.com/edsonlima/2010/10/31/flanelinhas-sa/>>. Acesso em: 2 maio 2015.

³⁶ Disponível em: <<http://www.ibadpp.com.br/924/stf-extinto-processo-contr-flanelinhas-por-exercicio-ilegal-da-profissao-em-bh>>. Acesso em: 2 maio 2015.

Figura 15: Foto-elicitação – guardador de carros lavando um automóvel



Fonte: Google imagens (2015)³⁷.

Figura 16: Foto-elicitação – guardador de carros vigiando os carros



Fonte: Google imagens (2015)³⁸.

A primeira entrevista realizada foi com Geni, foram apresentadas uma a uma as fotos e solicitado para que ela, livremente, discorresse sobre seu sentimento sobre cada uma delas. Conforme a interlocutora ia repassando as imagens os comportamentos foram sendo

³⁷ Disponível em: <<http://www.amazonianarede.com.br/enquete-sobre-atuacao-de-flanelinhas-nas-ruas-de-manaus-chega-mais-de-75-mil-acessos/>>. Acesso em: 2 maio 2015.

³⁸ Disponível em: <<http://www.acesa.com/cidade/arquivo/noticias/2011/04/19-flanelinhas/>>. Acesso em: 2 maio de 2015.

analisados. No primeiro exame as fotos foram repassadas rapidamente com o intuito de conhecer o material. Já na segunda análise as fotos foram avaliadas pela interlocutora de modo mais cauteloso.

Uma das primeiras observações realizadas por Geni foi de que as pessoas retratadas nas imagens eram jovens, porém sofridas, referindo-se principalmente as imagens um e dois. Na perspectiva dela estes sujeitos não deveriam estar neste *tipo de trabalho*, mas sim ocupar uma *profissão de verdade* na qual pudessem ter seus direitos, como aposentadoria, férias remuneradas e demais estabilidades garantidas por um emprego formal.

Observou também como que a atuação na rua, principalmente a atuação de guardador de carros, maltrata as pessoas e as faz parecer mais velhas do que de fato são, isso em virtude da exposição excessiva ao sol, chuva, má alimentação e pouca ingestão de água. Para obter uma compreensão mais profunda dos significados do relato de Geni, serão apresentadas algumas narrativas:

Se eu pudesse eu não estaria aqui. Mas como é a única coisa que sei fazer. Hoje já estou com 56 anos, por isso não adianta mais fazer outra coisa a não ser esperar eu me aposentar por idade. Quando esse dia chegar eu largo isso aqui (GENI, 56 anos).

Poder-se-ia, portanto, argumentar que a interlocutora, em alguns momentos do discurso, não reconhece a atividade de guardador como uma profissão de verdade, consciência essa adquirida da própria população, que, de modo geral, marginalizam a atividade. Também a utilização do termo *nessa situação* a qualifica como uma situação difícil, penosa. Porém, ela como sujeito, se reconhece como trabalhadora, com a consciência de estar ocupando uma atividade descriminalizada e marginalizada. Geni relata que em alguns casos, de discussões com alguns clientes, eles a mandam arrumar um trabalho de verdade.

Me sinto humilhada quando mandam eu trabalhar. Aqui é meu trabalho. Esta para nascer um homem ou uma mulher que aguenta ficar aqui 10 horas por dia no sol durante estes anos todos que estou aqui (GENI, 56 anos).

Geni também retoma alguns fatos de humilhação e assédio vindo dos *clientes*. A interlocutora relata que é comum receber propostas de clientes para encontros íntimos. Na perspectiva dela as pessoas, principalmente alguns homens, não entendem sua atuação de guardadora como uma profissão, por isso confundem, achando que ela se submete a qualquer coisa, inclusive, prostituição. Em relação a estes assédios, a possibilidade de estar em campo

fez com que percebesse, de certa maneira, um pouco da dificuldade pontuada por Geni, pois, foi possível presenciar ao menos três abordagens invasivas de clientes para com a interlocutora, revelando o quanto essa pratica deve ser comum.

No que diz respeito ao significado atribuído a imagem cinco, para Geni a foto retoma uma mensagem de tristeza, especificamente da história de vida do guardador, que, aparentemente, não deve ter sido fácil. Que, assim como ela, deve estar exposto ao sol todos os dias e passar pelos mesmos tipos de ataques. Complementa que ele também deve ter um motivo para estar *nessa situação*.

Esse senhor parece um coitado. Ah, quando eu aposentar eu não quero mais trabalhar nisso! Mas por enquanto vou ficar nessa profissão, que é o que escolhi. Poderia sim trabalhar em outras coisas, como doméstica, por exemplo, mas é pior, por isso enquanto puder vou ficar aqui (GENI, 56 anos).

Percebe-se que mesmo com os pontos negativos elencados pela interlocutora, na perspectiva dela a atividade de guardadora de carros ainda é melhor do que algumas profissões, como por exemplo, a de doméstica. Isso se explica pelo fato da liberdade ser muito valorizado por ela, o *não ter patrão* coloca a atividade em uma posição de favorecimento frente às demais ocupações. Para um grupo de pessoas que estão rotineiramente sujeitos à precariedade nos postos de trabalho, expostos a todo tipo de violência, sujeitados a um cotidiano que não lhes é garantidos seus direitos de cidadania, ter a liberdade, simbolizada por um espaço, um ponto significa dispor de uma referência concreta, visível e estável.

Mesmo sendo apresentados os diferentes conteúdos tratados nas imagens, observou-se que os pontos de referencia para os comentários foram sempre as suas próprias experiências, como guardadora de carros. O que emerge claramente no caso de Geni é que as imagens apresentadas levou a mais abertura sobre si mesmo, do que propriamente das situações apresentadas nas fotos. Isso se dá em virtude da percepção da interlocutora, como de pertencimento ao grupo, que ao comentar das imagens manifesta as suas experiências, sobretudo, as negativas como guardadora de carros, que de modo geral, não puderam ser percebidas com essa tenacidade nas demais entrevistas.

Na entrevista com Juca, nos momentos iniciais, da apresentação das imagens, nos encontramos por um longo período de silêncio e as tentativas de argumentos pelo interlocutor eram deslocadas do contexto das imagens. Só depois de um tempo de reflexão e silêncio sobre as imagens é que os relatos foram surgindo.

Quando da análise da imagem três, Juca argumenta da dificuldade de trabalhar como guardador de carro, especialmente em Maringá, que não existe uma regulamentação da atividade. O fato da não existência de regras que regulem a atividade faz com que eles trabalhem ainda mais na margem. Pois em algumas situações, como já relatadas anteriormente, já precisou fazer a segurança do seu ponto, de pessoas que tentaram *rouba-lo*, para isso ele mesmo utilizando seu cassetete teve que se defender. Na perspectiva dele, nestes momentos falta um órgão que regule e fiscalize esse tipo de situação. Além disso, iria diminuir também a discriminação por parte da população.

Na análise da imagem cinco, Juca reconhece o guardador de carro retratado na imagem como de Maringá. Relata o ter conhecido e que ele faleceu há alguns meses atrás. Enfatiza o fato do guardador ter sido um homem muito bom, que trabalhou por muitos anos como guardador na cidade, porém tinha uma vida muito difícil, assim como a maioria dos guardadores antigos. Nas palavras de Juca:

Assim como meu colega guardador falecido, mais dois guardadores antigos aqui de Maringá já faleceram, aqui do entorno. Agora só falta eu morrer (risos) ai vão pegar meu ponto mesmo (JUCA, 61 anos).

Seguido de um momento de silêncio, Juca retoma a análise das fotos, agora focado principalmente nas imagens um e dois, discute sobre a dificuldade de ser guardador de carros, que frequentemente tem pessoas que falam mal da atuação deles.

Enfatiza que chegou há 24 anos no ponto em que se encontra hoje. Com 40 anos, na época veio buscar essa atividade em virtude de um acidente no seu antigo trabalho, no qual ficou impossibilitado de executar qualquer tarefa que exija esforço físico. Por isso a atividade de guardador de carro, na época foi uma possibilidade, na qual se encontra até os dias de hoje.

Olha se eu pudesse escolher, como estes homens das fotos jovens e fortes, trabalharia em outra coisa. Mas eu, doente e sem leitura, que tipo de serviço sobra para mim? Só guardador de carro mesmo. Sinto muita tristeza quando vejo estas fotos (JUCA, 61 anos).

Importante perceber como, neste momento, ao falar dos outros guardadores (imagens um e dois) ele se individualiza, pois na perspectiva dele os *outros* teriam a possibilidade de estar atuando em outra atividade, diferente dele que a atividade veio como uma possibilidade, frente à ausência de outras oportunidades. Ademais a escolha do ser guardador de carros não

se presume apenas, de escolhas individuais, nem são aleatórias. Mas sim, também, é resultado de rotinas cotidianas e de possibilidades as quais foram apresentadas.

Essas considerações são reforçadas por Velho (1987) quando trabalha o conceito do campo de possibilidades. Para esse autor as pessoas vivem num campo sócio-cultural, neste campo existe uma margem de manobra com escolhas e opções que são apresentadas aos sujeitos como possibilidades. Deste modo, considerando contexto de um sujeito sem qualificação profissional, com limitações físicas, etc. as chances de conseguir empregos regulares é escassa. Logo, como possibilidade surge à remuneração através do trabalho não qualificado por meio do setor informal, desempenhando atividades entendidas como marginais.

Na entrevista com Pedro a receptividade com a técnica de foto-elicitación não foi tão proveitosa quanto às outras duas. Na apresentação das imagens Pedro mostrou-se muito confuso e visivelmente entediado com a dinâmica, estava mais interessado em fornecer outras informações, porém não relacionadas às imagens apresentadas. O interlocutor, de modo geral, que sempre se mostrou muito receptivo para com as entrevistas, na atividade com as imagens disse que não havia nada do que falar delas, apenas analisou uma a uma e ficou em silêncio. Por estar retratando nas fotos aspectos sobre sua vida, esperava-se do interlocutor mais facilidade ao comentar sobre elas, porém parecia difícil para ele emitir qualquer comentário.

A aplicação da foto-elicitación contribui significativamente para que os interlocutores explorassem alguns aspectos e significados, até então não elaborados na pesquisa, com exceção do Pedro, eles demonstraram maior envolvimento na atividade do que na primeira fase com base numa entrevista convencional.

Outro fator observado com a aplicação da técnica foi da possibilidade de estabelecer uma tomada de colaboração dos interlocutores, foi possível senti-los mais seguros para falar mais livremente dos seus sentimentos e suas experiências. Como bem foi proposto por Haper (2002, p. 13).

As imagens evocam elementos mais profundos da consciência do ser humano. Os intercâmbios baseados apenas em palavras por si só utilizar menos da capacidade do cérebro do que fazer intercâmbios em que o cérebro está processando imagens. Estas podem ser algumas das razões da entrevista de foto-elicitación parece ser não apenas um processo de entrevista que provoca mais informações, mas uma vez que evoca um tipo diferente de informação (tradução nossa).

A foto-elicitação se apresentou como uma ferramenta eficaz para entender como os sujeitos atribuem os significados as situações e aos relacionamentos na sua vida diária. Também trouxe algumas reflexões para superar as armadilhas do campo de investigação. De tal forma que, a foto-elicitação possibilitou compreender as atuações dos guardadores sobre outro ponto de vista que não ficou tão explícito na entrevista tradicional. Antes (entrevista tradicional), os relatos eram marcados por experiências e expressões mais sociáveis – deste modo, positivas – para com a atividade e os *clientes*, no qual os conflitos foram relatados, porém não de forma tão presente como na foto-elicitação. Uma vez que a rua e os pontos se apresentavam muito mais como um espaço de suporte e sociabilidade do que do conflito, propriamente dito.

Posto que, com a foto-elicitação, ao analisar os depoimentos podemos apontar algumas questões significativas para a discussão, pois contraditoriamente os aspectos como tristeza (Juca) e humilhação (Geni) surgiram marcadamente nos relatos. A presença destas expressões negativas permite realizar outra leitura da atividade, relativizando assim o caráter socializador do espaço e da atividade e si como algo positivo. Contribuindo assim para apurar uma percepção mais prática e clara das experiências vividas pelos sujeitos como guardadores de carros.

Estas duas perspectivas apresentadas nas duas experiências – entrevista tradicional e foto-elicitação – ofereceram duas possibilidades de análises, não diferentes, mas complementares, explicadas, sobretudo, pela diversidade, própria do contexto urbano.

Para pensar sobre isso vale retomar as contribuições de Magnani e Torres (2000), do seu entendimento sobre a cidade. Para o autor a cidade constitui um espaço privilegiado para todo tipo de experiência, principalmente pela gama de possibilidade de trocas e contatos que ela permite. Deste modo, se por um lado é um “espaço no qual os atores mantém vínculos de sociabilidade e relacionamento e cultivam estilos particulares de entretenimento”. Por outro lado também “alimenta representações que a identificam como o *ethos* do trabalho, com a formalidade e frieza das relações impessoais, o anonimato da vida cotidiana” (MAGNANI; TORRES, 2000, p. 18). Logo, em se tratando da dinâmica dos guardadores de carros trata-se, enfim, de relações e experiências estabelecidas e vividas no ponto, este estando na rua, compõe o espaço da cidade que em sua essência traz a possibilidade das mais diversas relações, hora pautadas na reciprocidade hora no conflito.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo central desta pesquisa foi de compreender os guardadores de carros em Maringá-PR e sua atuação a partir da lógica formulada pelo próprio grupo. E, por meio da análise dos dados etnográficos, demonstrar como configuram suas identidades, conjecturam suas práticas e como vivem a invisibilidade e marginalidade.

Na primeira seção, inicialmente apresentamos uma preocupação em demarcar a abordagem que constituiu a pesquisa, assinalando-a como de caráter Antropológico. Visto que a intenção foi de realizar as análises tomando como base as experiências vividas em campo com os atores pesquisados e apresentar as interpretações da atividade a partir do ponto de vista dos próprios sujeitos, adotando como amparo teórico e metodológico os conceitos formulados pela Antropologia Urbana.

Deste modo, com as experiências aprendidas em campo foi possível perceber uma nova leitura dos guardadores de carros de Maringá, conhecer a dinâmica da atividade e suas vivências, assim formular novas interpretações a respeito do grupo e mostrar outra realidade, por vezes, invisibilizada e desconhecida.

Em função disso, a fim apresentar mais conhecimentos sobre a atividade, especificamente, no que se refere a sua origem, apresentamos alguns apontamentos históricos coletados por meio de uma pesquisa documental, do surgimento dos primeiros guardadores de carros no Brasil. Verificamos que a atividade teve origem em meados de 1930, inicialmente na cidade de Rio de Janeiro e São Paulo. Após a década de 1960 a atividade foi sendo desenvolvida em outras grandes cidades brasileiras, já em Maringá o surgimento dos primeiros guardadores de carro data por volta de 1992.

Vale destacar que a princípio, no seu surgimento, em um período histórico em que possuir automóveis imprimia uma posição de status, a atividade de guardador de carro era considerada uma ocupação digna e necessária para realizar a segurança dos veículos. Porém com o passar dos anos e popularização dos automóveis a atividade foi sendo considerada desnecessária e em alguns casos combatida. De tal forma que, aproximadamente 85 anos após o surgimento, a atividade é considerada um subemprego e se apresenta como uma possibilidade de trabalho e renda sempre que advir o desemprego ou qualquer outro obstáculo para o trabalho formal.

O trabalho de campo conduziu para caracterizações empíricas sobre o grupo pesquisado. Neste viés foi possível identificar diferentes perfis de guardadores de carros, os quais foram divididos em três tipos, sendo os fixos, os não fixos e ocasional. Essa distinção contribuiu para formular novas interpretações sobre o grupo, também compreender as diferentes motivações e estratégias que levam os sujeitos a atuar como guardadores de carros.

Para tanto a pesquisa baseou-se em um perfil específico, sejam, os guardadores de carros fixos que tem como base de sua sobrevivência a atividade. Os sujeitos deste perfil veem-se distintos dos outros dois perfis e autodenominam-se como guardadores de carros, como uma tentativa de negarem o estigma – próprio do termo “flanelinha” – e reforçar uma distinção face aos guardadores de perfil ocasional, por exemplo, que frequentemente são alvos de reclamações dos clientes. Assim, os fixos, por meio das suas práticas e serviços prestados, buscam cultivar uma imagem de referencia profissional e reconhecimento da sociedade.

Na segundo seção a pesquisa permitiu sinalizar os processos identitários em curso da identidade estigmatizada e deteriorada dos guardadores de carros. Parte-se da ideia de que a identidade do grupo pode ser compreendida sob um status de identidade estigmatizada, marginal e socialmente construída. Assim sendo, o grupo – sem considerar as singularidades – é identificado pela sociedade como composto de sujeitos que apresentam um comportamento desviante que negam a ordem social estabelecida. Assim, ficam sujeitos a um estigma individualizante, incidido por parte da população, que parte do pressuposto que trata-se de uma ocupação que ganha dinheiro de modo ilegal.

Outro fator apontado foi de que, como a identidade é formulada a partir de determinações coletivas que acabam por regular as diversas dinâmicas na cidade, como trabalho, convivência, relacionamentos, a lógica de apropriação da rua como meio de atuação e sobrevivência fixa uma identidade deteriorada, relacionada a marginalidade e ociosidade. Assim, ao mesmo tempo em que a rua se apresenta como fator marginalizante é possível observar nela as regularidades nas atuações e nos comportamentos, sendo capaz de resignificar e integrar os sujeitos.

Tais dinâmicas puderam ser percebidas na última seção – diálogos etnográficos e o olhar fotografado da cidade – no qual as experiências dos interlocutores foram tomando uma centralidade, capaz de revelar as singularidades do grupo, as percepções subjetivas e a construção social do seu universo nas ruas de Maringá.

As entrevistas foram realizadas sob dois formatos de abordagem, sendo a primeira a pesquisa tradicional realizada durante as observações participantes a segunda foi com a utilização da foto-elicitação. Tais abordagens sinalizam para uma ambivalência com relação ao sentimento dos interlocutores para com a atividade.

Na primeira abordagem, a rua ganha contornos, que só puderam ser apreendidos durante o trabalho de campo. Cabe assinalar que a atividade se apresenta como uma oportunidade, valorizada pelos interlocutores, de se relacionarem e estabeleceram laços de reciprocidade com os clientes e comunidade do entorno. Por isso, estar na rua e viver dela, por vezes se apresenta mais importante do que os rendimentos conseguidos por meio da atividade. Também, cabe assinalar a existência de um discurso comum entre os interlocutores, que mesmo sendo a atividade discriminada e combatida, para eles a atuação de guardador de carros é de fundamental importância para a organização do espaço e segurança dos automóveis. Percebe-se nesta relação uma tentativa de se resgatarem como sujeitos em uma sociedade marcada por processos de exclusão.

Já por meio da foto-elicitação foi possível alcançar dados subjetivos, pois os interlocutores revelaram sentimentos, até então, não tão explícitos na entrevista tradicional. Nesta abordagem os conflitos apareceram marcadamente nos discursos, onde as experiências replicam as tensões, fragilidades e contradições presentes no cotidiano dos interlocutores.

Deste modo, ao mesmo tempo em que a atividade é capaz de integrar os sujeitos, já que a rua viabiliza a construção dos mais diversos vínculos, ela também se apresenta como um fator discriminatório, constituído, sobretudo pelo estigma próprio da atividade de guardador de carros. Assim, os sujeitos sentem a marginalidade, instituída por meio da discriminação e vivem a invisibilidade, pela falta de atenção dos municípios na regulamentação da atividade.

A pesquisa não teve como objetivou chegar a uma resposta concreta sobre o tema, mas sim revelar as diferentes nuances presentes nas atuações. Porém, vale sinalizar para a necessidade de mais pesquisas sobre o tema, principalmente no que diz respeito à demanda pela regulação dos trabalhadores guardadores de carros nas municipalidades. A lembrar que a presença dos guardadores de carros é uma realidade de longa data, que surgem atrelada a outros problemas estruturais, como por exemplo, pobreza, informalidade, exclusão social, questões estas de responsabilidade do poder público.

REFERÊNCIAS

AGIER, Michel. Distúrbios identitários em tempos de globalização. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 7-33, out. 2001. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-93132001000200001>>. Acesso em: 12 jan. 2015.

_____. **Antropologia da cidade**: lugares, situações, movimentos. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011.

BERGER, Peter; LUCKMANN, T. **A construção social da realidade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1971.

BIGNANTE, Elisa. The use of photo-elicitation in field research. **EchoGéo** [En ligne], p. 1-18, 2010. Disponível em: <<https://echogeo.revues.org/11622>>. Acesso em: 7 fev. 2015.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Federal nº 6.242 de 23 de setembro de 1975**, que dispõe sobre o exercício da profissão de guardador e lavador autônomo de veículos. Brasília, DF: Casa Civil, 1975. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6242.htm>. Acesso em: 2 jan. 2014.

_____. Presidência da República. **Decreto nº 79.797 de 8 de junho de 1977**. Regulamenta o exercício das profissões de guardador e lavador autônomo de veículos automotores. Brasília, DF: Casa Civil, 1977. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D79797.htm>. Acesso em: 2 jan. 2014.

BUARQUE, Chico. **Vai trabalhar Vagabundo**, 1976. Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br/chico-buarque/86077/>>. Acesso em: 5 maio 2015.

CARDOSO, Ruth. Aventuras de antropólogos em campo ou como escapar das armadilhas do método. In: _____. (Org.). **A aventura antropológica**: teoria e pesquisa. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004. p. 95-105.

CASTRO FARIA, Luiz de. A Antropologia no Brasil e na tradição do Museu Nacional. **Revista do Brasil**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 52, p. 84-90, 1957.

COLLIER, J.; COLLIER, M. **Antropologia visual**: fotografia como método de pesquisa (revised and expanded). Albuquerque: Universidade de New Mexico Press, 1986.

DAMATTA, Roberto. **O que faz o Brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

DAMATTA, Roberto. **A casa e a rua**: espaço, cidadania, mulher e a morte no Brasil. 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DURHAM, Eunice Ribeiro. Pesquisas antropológicas com populações urbanas: problemas e perspectivas. In: CARDOSO, Ruth (Org.). **A aventura antropológica**: teoria e pesquisa. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 2004. p. 17-37.

FERREIRA, Carlos Nelson dos Santos; VOGEL, Arno. **Quando a rua vira casa**: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. 3. ed. São Paulo: Projeto, 1985.

GEERTZ, Clifford. **El antropólogo como autor**. Barcelona: Paidós, 1989.

GOFFMAN, Erving. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. 4. ed. Rio de Janeiro, Guanabara, 1988.

HARPER, Douglas. Talking about pictures: a case for photo elicitation. **Visual Studies**, v. 17, n. 1, p. 13-26, 2002. Disponível em: <<https://www.nyu.edu/classes/bkg/methods/harper.pdf>>. Acesso em: 7 fev. 2015.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

LEITE, Rogério Proença Leite. Espaços públicos na pós- modernidade. In: FORTUNA, Carlos; LEITE, Rogério Proença. **Plural de cidade**: novos léxicos urbanos. Coimbra: Edições Almedina, 2009. p. 187-204.

LIGA NACIONAL ANTI-FLANELINHA. **História**: o surgimento dos “flanelinhas” no Brasil, 2009. Disponível em: <<http://euodeioflanelinhas.blogspot.com.br/2009/07/historia-o-surgimento-dos-flanelinhas.html>>. Acesso em: 22 nov. 2014.

LOPES, Juarez R. Brandão. **Desenvolvimento e mudança social**: formação da sociedade urbano-industrial no Brasil. 4 ed. São Paulo, 1978.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Rua, símbolo e suporte da experiência urbana. **Cadernos de História de São Paulo**, São Paulo, n. 2, p. 1-14, jan./dez. 1993. Disponível em: <http://nau.fflch.usp.br/sites/nau.fflch.usp.br/files/upload/paginas/rua_simbolo%20e%20supORTE%20da%20experiencia%20-%20magnani.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2015.

_____. Quando o campo é a cidade. In: MAGNANI, J.G.C.; TORRES, L. L. (Org.). **Na Metrópole**: textos de antropologia urbana. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 12-53.

_____. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **RBCS - Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 11-30, jun. 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v17n49/a02v1749.pdf>>. Acesso em: 2 fev. 2015.

_____. A antropologia urbana e os desafios da metrópole. **Tempo soc.**, São Paulo, v. 15, n. 1, abr. 2003. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/ts/v15n1/v15n1a05.pdf> >. Acesso em 22 fev. 2015.

MAGNANI, J. G. C.; TORRES, L. L. (Org.). **Na metrópole**: textos de antropologia urbana. São Paulo: Edusp, 2000.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do Pacífico Ocidental**. São Paulo: Editora Abril, 1984.

MELATTI, Julio Cezar. A Antropologia no Brasil: um roteiro. **BIB - Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro. 1983. Disponível em: <<http://www.julio-melatti.pro.br/artigos/a-roteiro.pdf>>. Acesso em: 16 mar. 2015.

MELLO, Marco Antonio da Silva; VOGEL, Arno. **Lições da rua (ou quando a rua vira casa)**: algumas considerações sobre hábito e diálogo no meio urbano. 1980. Disponível em: <http://lemetro.ifcs.ufrj.br/licoes_da_rua.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2015.

- MENDOZA, E. S. G. **Sociologia da Antropologia Urbana no Brasil: a década de 70**. 2000. 342 f. Tese (Doutorado em Antropologia) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2000. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000210228>>. Acesso em: 2 abr. 2015.
- MONTES, Maria Lúcia. Raça e Identidade: entre o espelho, a invenção e a ideologia. In: SCHWARCZ, L. M.; QUEIROZ, Renato Silva (Org.). **Raça e Diversidade**. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 47-75.
- OLIVEIRA, Maria Marly de. **Como fazer pesquisa qualitativa**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2007.
- OLIVEIRA, Roberto. C. Os (des)caminhos da Identidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 15, n. 42, p. 7-21, 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v15n42/1733.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2015.
- OLIVEN, Ruben. G. **A Antropologia de Grupos Urbanos**. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2007.
- PEIRANO, Mariza. Etnografia, ou a teoria vivida. **Ponto Urbe - Revista do Núcleo de Antropologia Urbana da USP**, São Paulo, n. 2, p. 1-9, 2008. Disponível em: <<http://ponto.urbe.revues.org/1890>>. Acesso em: 22 fev. 2015.
- PMM. Prefeitura Municipal de Maringá. **Projeto de Lei Ordinária nº 9.662/2005**, que dispunha sobre a criação do programa “flanelinha cidadão”. Maringá: Portal Câmara de Maringá, 2005. Disponível em: <http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl/sapl_documentos/materia/657_texto_integral>. Acesso em: 12 abr.2015.
- _____. **Projeto de Lei Ordinária nº 12.534/2013**, o qual proibia a atividade de guardador de veículos ou “flanelinha”. Maringá: Portal Câmara de Maringá, 2013. Disponível em: <http://sapl.cmm.pr.gov.br:8080/sapl/sapl_documentos/materia/8689_texto_integral>. Acesso em: 12 abr.2015.
- PRADO, Francieli M. Crescimento urbano, segregação e desigualdade social: um estudo etnográfico sobre os “flanelinhas” em Maringá-PR. In: SEMINÁRIO DE CIÊNCIAS SOCIAIS - TECENDO DIÁLOGOS SOBRE A PESQUISA SOCIAL, 10., 2012, Maringá, 2012. **Anais...** Maringá: Departamento de Ciências Sociais, 2012. p. 24-33. Disponível em: <http://www.dcs.uem.br/xseminario/gts/X_Seminarios_GT_1.pdf>. Acesso em: 5 fev.2015.
- REDFIELD, Robert. **The Folk Culture of Yucatan**. Chicago: University of Chicago Press, 1941.
- RODRIGUES, Ana Lucia; MOURA, Rosa. **Como andam Curitiba e Maringá**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2009. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/Vol7_como_andam_curitiba_maringa.pdf>. Acesso em: 25 fev. 2015.
- RUBY, Jay. **Secure the shadow: death and photography in America**. Cambridge: MA, MIT Press, 1995. Disponível em: <<https://sapiruwy.files.wordpress.com/2015/07/secure-the-shadow-death-and-photography-in-america-pdf.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

SÁEZ, Oscar Calavia. **Esse obscuro objeto da pesquisa**: um manual de método, técnicas e teses em antropologia. Florianópolis: Edição do Autor, 2013. Disponível em: <<http://www.antropologia.com.br/divu/colab/d53-osaez.pdf>>. Acesso em: 5 jan. 2015.

SILVA, Maria Gizele. Projeto criminaliza ação de flanelinhas. **Gazeta do Povo**, Cidade e Cidadania, Folha ilustrada, Curitiba, 16 fev. 2009. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/projeto-criminaliza-acao-de-flanelinhas-bfhstw7pbts17jht3xqfjizim>>. Acesso em: 7 maio 2015.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana**: um estudo de antropologia social. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1972.

_____. **Individualismo e cultura**: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1987.

_____. **Projeto e metamorfose**: antropologia das sociedades complexas. Rio de Janeiro, Zahar, 1994.

_____. Antropologia urbana: encontro de tradições e novas perspectivas. **Sociologia, Problemas e Práticas**, Lisboa, n. 59, p. 11-18, jan. 2009. Disponível em: <<http://www.ceap.br/material/MAT22032010193801.pdf>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

VELHO, Gilberto; MACHADO DA SILVA, Luiz Antônio. **Organização social do meio urbano**: anuário antropológico 76. Rio de Janeiro. Tempo Brasileiro, 1977.

WAGNER, J. **Imagens de Informação**. London: Publicações Prudentes Beverly Hills, 1979.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio G. (Org.). **O fenômeno urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1967. p. 89-112.

ANEXOS

ANEXO A RECORTES HISTÓRICOS JORNALÍSTICO DA ATIVIDADE DE GUARDADOR DE CARROS NO BRASIL

Figura 17: Dezembro de 1934

Côrte

gindo, em auto, a oitenta e cinco quilômetros!

PRISÃO ACCIDENTADA DE UM GUARDADOR DE CARROS, DEPOIS DE RUIDOSA PERSEGUIÇÃO

PRÓXIMA PÁGINA
03 de Dezembro de 1934
Vespertina, Geral, página 1

ANTE, IANO
ministros re-
senadores e
verdades que
matias em-
ruidosa do elo.
pelidas,
da combrio
mente como
que os actos
contrarios à
então a ma-
di no voto so-
la, como agra-
ra. A decisão
disse-o bem o
anho sem par-
mais famosas
so reconheci-
tigo Congres-
cerá, por fim,
juizamentos
por tribuna-
lística, após o
22. E, por-
E não ceder
E continuar
o da lei, aos
lo creou para

garança
se diante da
rrer da deci-
provocar, por
ciamento da
r. João Man-
m. Pelo man-
eu não pos-
porque estou
eleitoral. Não
direito lesado,
requerimento
candidato, po-
pelo Tribunal
nquanto, esteja
fôr ali appli-
cional, poderá
anal Superior.
ento da Com-
o não fôr pro-
leniar perante
india de se-
se fôr negado,
ma. Porque o
o seu direito
ser diploma-
proporcional
ituição; 2º, a
or acto incon-
Superior que
artigo 58 do
do por varios
stituição. Não
simen, que um
Constituição, e
lquer autorida-
de ser afinal
Suprema.

Ao alto, a "barata" n. 10117, no local onde foi preso Geraldo Barbosa, que se vê no medalhão. Em baixo, o guarda aduaneiro n. 3, falando ao GLOBO

Pela informação de um "reporter-
amador", tivemos conhecimento de
uma diligencia ruidosa que se proces-
sava nas proximidades do tunnel João
Ricardo: uma motocicleta da Inspe-
ctoria do Trafego, perseguia uma
"barata", ambas em grande veloci-
dade, sendo que o auto era alvejado por
seus perseguidores. Em face da de-
nuncia, corremos ao local cobrindo o
percurso que a moto e o auto deviam
ter feito. Já no Cães do Porto, encon-
trámos a "barata" n. 10.117, guar-
dada pelo guarda aduaneiro n. 3 e cer-
cado de curiosos. Pôra ella o alvo da
perseguição, tendo sido obrigada a
parar all devido ao estouro de um
"pneu". No local, explicaram-nos que
o carro havia sido furtado. Um ins-
pector do trafego que o vira passar,
confiou e por-se a persegui-lo, depois
de ter feito signal ao motorista para
que parasse. Em lugar de obedecer, o
conductor do vehiculo acelerou-lhe a

foram dadas, resolveu dar uma volta
com a "barata", tendo sido, então,
surprehendido pelo inspector do tra-
fego n. 442, que o intimou a parar.
Como estivesse passeando com o car-
ro á revelia de seu dono e sem pos-
suir qualquer documento de habilita-
ção, Geraldo resolveu fugir, registan-
do-se, então, os rumorosos incidentes

Já descriptos, até que foi preso. O
Sr. José Rodrigues de Carvalho, avi-
sado, compareceu á delegacia, provi-
denciando sobre a remoção do carro.
Segundo ficou constatado pelo velo-
címetro fixo existente na moto da
I. T., a velocidade em que o guarda-
dor de carros transitou pelo centro
da cidade foi de 85 kilômetros á hora.

O Pavilhão inicia as suas grandes vendas de Natal. Roupas para meninas e meninos, mocinhas e rapazes. Tudo barato, no Pavilhão, Ouvidor, 108.

Assignado o accôrdo franco-allemao
Sobre as questões economicas e financeiras do Sarre
ROMA, 3 (H.) — Foi assignado o accordo franco-allemao sobre as questões economicas e

A esse tem-
pna conheci-
D. Odette e
quentemente,
processava cor-
cou mão ent-
atralu D. O
e propos-me
mar a interfe-
so, pois, assiz
a dar-lhe um
Essa proposi-
ções. A vista
gou á conclus-
solução para
E dia depoi-
do com a sua
ria da Cencei
Sciante dist
telegraphou p
licitando a
bello.
Uma lua
Desde que
trunio, o e
sou a ter um
vistas e sobr
encia intranq-
mento, as o
das suas avet
No dia 10 d
ia" em que
nheiro soffre
drade Pinto,
autoridades.
nencia do fi
durante algu
tempo, foi el
cionario da C
apresentou D
a si proprio.
dor do Exerç
de Fôra, om
missão que l
Ministerio da
Reparado
segu rumo
shi scompan
funcionario.
Quer di
Estava o
segundo nas
Dezen
das C
Crean
ricas
nhas
preço
Ou
O Pr

Fonte: O Globo (2015).

Figura 18: Maio de 1937

05 de Maio de 1937, Matutina, Geral, página 2

SAIR DO MODO DE TELA CHEIA

...io? Um deputado perguntou, esconfiado, acrescentou: ...rio Carlos, está de parabéns o ...

os agrícolas, comerciantes e industriais do progressista Estado nortista, já tendo adquirido ao certamen importantes firmas localizadas na praça de Belém. O Commissariado da Pele está instalado em Belém do Pará, à travessa Marquez do Pombal n.º 15 — 1.º andar.

haver remédio em lei para a confusão determinada pelo arto do governo. A intervenção terá fim. Logo que assim acontecer os vendedores retornarão os mandatos. Por que? Apenas porque não os perderam.

estiveram
io Negro
4 (Especial para o ... República os minis- ... da Agricultura. Es- ... no Rio Negro, o al- ... re, uma comissão de ... saúde de Medicina ... conego Olympio de ... astavo Armbrust.

ENOIDO
AMENTO
ILIADO
nezes, a partir de 20 de ... appartamento mobi- ... o conforto de uma ... ntendo sala de estar, ... l amplos dormitórios, ... quarto de banho, mi- ... a cozinha com Fri- ... o de crida. Lugar ... em frente à Lagoa ... itas, com magnífica ... abundancia. Moradia ... do centro. Pode ser ... das 12 às 13 horas. ... idro, 86 — Apto. 5 ... Jardim Botânico) ... 3512

A Italia e o Brasil no futuro da latinidade
COMO FALOU EM ROMA O SR. VICENTE RÃO
ROMA, 4 (A. N.) — Na irradiação de intercambio radiophonico italo-brasileiro realizado hoje, de accordo com a combinação firmada entre o Ministerio da Imprensa e Propaganda do governo italiano e o Departamento de Propaganda do Brasil, falou o ex-ministro da Justiça brasileiro, professor Vicente Rão, actualmente em visita à Roma.
"Foi com o maior prazer, disse, que accedi ao convite da E. I. A. R. para occupar o microphono durante a transmissão do intercambio entre a Italia e o Brasil. Maior prazer, disse eu, porque esse serviço foi iniciado pelo Departamento de Propaganda e Diffusão Cultural do Rio de Janeiro, organizado ainda na minha gestão na Pasta da Justiça, e ainda por me ser dada a ventura de falar à minha terra desta Roma Imperial e eterna, viva na civilização latina e christã.
Agora estou junto a um país amigo do nosso, que trabalha em paz e para a paz e que só deve merecer a sympathia dos seus hospedes.
Não se exterioriza apenas em palavras o valor desse país, mas na unidade espiritual e material do seu povo, que vem fazendo a grandeza exterior e interna da Italia.
Trata-se em todos os recantos da Italia, de amenizar situações, e isso porque todos, neste país, sentem que os destinos da Patria se confundem com as aspirações do povo.
Aqui o problema dos "sem trabalho" não existe, pois o mesmo já foi resolvido pelo "Duce", que se descobriu para apresentar aos olhos do povo uma solução rápida e eficiente.
A instrução publica também vem atingindo o maximo de perfeição quanto a sua assistência administrativa, que não tem poupado esforços para fazer com que cada italiano seja um perfeito cidadão, dotado de conhecimentos geraes.
Tudo isto é feito dentro da maior disciplina e educação, razão por que não encontram, governantes e governos, dificuldades para resolver os seus problemas.
A Italia é o país preferido pelo turismo, pois nella o forasteiro encontra

No Gabinete do ministro da Guerra os generaes Góes Monteiro e Waldomiro Lima
O ministro Gaspar Dutra recebeu hontem à tarde em seu gabinete os generaes Góes Monteiro, inspector do 2.º Grupo de Regiões Militares e Waldomiro Lima, comandante da 1.ª Região Militar, com quem palestrou longamente.

Todas as noticias novas têm valor **22-20-00** Transmitta-as para **Reporter-amador**

ROUBARAM
O CARRO DA "ESTRELLA"
A limousine da actriz Heloisa Helena desapareceu da porta do Jockey Club
Durante a manhã de hontem, como faz habitualmente, a "estrella" do radio e do cinema brasileiro Heloisa Helena, necessitando de tratar dos seus negocios, deixou estacionado no ponto de automoveis particulares da avenida Almirante Barroso, junto ao Jockey Club, o seu carro, uma limousine "Chvrolet", tipo 1936, de cor grenat, licenciada sob o numero 22.729.
Ao voltar, cerca das 10.30, a artista procurou o carro por todos os lados, não o encontrando mais. Interrogado o guardaor de automoveis daquele ponto, disse o homem que saiu apenas por alguns momentos para tomar um café e ao voltar já encontrou, occupado por outro carro o lugar em que costumava estacionada a limousine da cantora. Não suspectou logo de um roubo, julgando ter sido a propria artista quem a tivesse, tirado dali.
Heloisa Helena, muito afflicta, de-

oivo chegou castello!...
DO DE WINDSOR TEVE A RECEPÇÃO EM CANDE
vas) — Desde as primanhã todas as es- trem para o castello por gendarmes e cyradamente fazem cla- que se dirigem para ue ou que sobem ao rança de lobrigar o r.
ntrada principal da priedado um abrigo ao , numerosos automo- reporters e cineastas rmar um grupo com- grades do dominio dois mezes, a ex-se- eside.
horas, os jornalistas os junto ao sr. Ro- eu na varanda, e de- ue era esperado para s da chegada exporia s representantes da eror do parque gru- viglavam para que lo entrasse na pro- lina que envolvia os, teio desde mafru- u cerca de meio dia por um sol brilhante nformadores, à espe- le, occupavam o lem- s hospedes do sr. e

Sr. Vicente Rão
terra desta Roma Imperial e eterna, viva na civilização latina e christã.
Agora estou junto a um país amigo do nosso, que trabalha em paz e para a paz e que só deve merecer a sympathia dos seus hospedes.
Não se exterioriza apenas em palavras o valor desse país, mas na unidade espiritual e material do seu povo, que vem fazendo a grandeza exterior e interna da Italia.
Trata-se em todos os recantos da Italia, de amenizar situações, e isso porque todos, neste país, sentem que os destinos da Patria se confundem com as aspirações do povo.
Aqui o problema dos "sem trabalho" não existe, pois o mesmo já foi resolvido pelo "Duce", que se descobriu para apresentar aos olhos do povo uma solução rápida e eficiente.
A instrução publica também vem atingindo o maximo de perfeição quanto a sua assistência administrativa, que não tem poupado esforços para fazer com que cada italiano seja um perfeito cidadão, dotado de conhecimentos geraes.
Tudo isto é feito dentro da maior disciplina e educação, razão por que não encontram, governantes e governos, dificuldades para resolver os seus problemas.
A Italia é o país preferido pelo turismo, pois nella o forasteiro encontra

Eduardo de Windsor
caçada seria o prato principal da refeição que reuniria os nobres, applaudido de longa e ferozmente.

Heloisa Helena

Fonte: O Globo (2015).

Figura 19: Junho de 1942

S. Paulo — Quarta-feira, 22 de Ju

RACIONAMENTO E DESEMPREGO

Está nomeada, pelo sr. ministro Marcondes Filho, uma grande comissão incumbida de estudar o problema do desemprego resultante da falta de gasolina.

Segundo se lê na portaria baixada por aquele titular, várias são as classes atingidas pelos efeitos da proibição, ainda que a título provisório, da circulação de carros particulares e oficiais: "chauffeurs", mecânicos, vendedores, lavadores. As garages vivem em função dos **automoveis** — é uma verdade lapalissiana. Não havendo carros para guardar, não haverá colocação para **guardadores**, ou seja conservadores.

Considerável é, com efeito, o número de indivíduos que vivem, pelo menos nas grandes capitais, na dependência exclusiva da maior ou menor quantidade de **automoveis**. A indústria automobilística fez surgir um operariado especial e especializado, o qual não poderá, da noite para o dia, mudar de orientação na vida. Essa gente sentir-se-á completamente ao desamparo no dia em que não houver mais garages, nem bombas de gasolina, nem ofici-

nas de conservação e de reparação, nem volantes disponíveis.

A portaria do sr. Marcondes Filho alude expressamente a outras profissões anteriormente exercidas pelos indivíduos em questão.

Não resta a menor dúvida de que nem todos nasceram mecânicos, lavadores, maquinistas de bombas, vendedores, mas é preciso não esquecer que em mudando de ofício perderam eles, para a volta ao ofício antigo, o seu capital mais precioso, que era exatamente a prática cotidiana. Acresce a circunstância de que os lugares que eles abandonaram não continuam vagos: foram preenchidos pelos que lhes sucederam naquela primitiva atividade.

As coisas que acima redigimos bastam, a nosso ver, para acentuar a delicadeza do problema que o sr. ministro do Trabalho está disposto a enfrentar e a resolver. Oxalá, por isso, a comissão nomeada por s. excia. ponha imediatamente mãos à obra, começando assim por desmentir o pouco entusiasmo que em geral despertam as comissões muito numerosas.

Figura 21: Junho de 1957

dem foram in-
suficientemente vis-
sual e acrobati-

mas que um
tipo for, apre-
e defeito nos
de pé, em na-
se a trabalhar
a vista do pau-
em sido tolera-
in povo de São
exigências que
ante a visões.
a pintura, os
os vidros, cujo
a segurança do
desejo que lo-
jam trafegando
em, mas, se for-
rulação ônibus
de conservação,
os contribuindo
pro blema dos
tolerância, re-
lo de segurança
mas funciona-
síveis como o
o, que põem em
suas."

te ocorrido às 14 horas, quando
um grande pedaço de madeira
despenhou de um dos andares e
foi cair num patio, rompendo os
fios elétricos ligados ao edifício.
Apesar das amplas janelas do no-
vo prédio ainda inconcluso, a
lux era deficiente para o anda-
mento normal do serviço e, por
volta das 16 h 30, os funcionários
foram dispensados.

Prioridade para ingresso na Guarda Civil aos guardadores de automoveis

O chefe do Executivo paulista
promulgou lei que dá preferência,
mediante condições, a elementos
de corporações destinadas à guar-
da de automoveis existentes no
Estado, consideradas de utilidade
pública ou mantida sob os auspí-
cios do poder público, para in-
gresso na Guarda Civil de São
Paulo.

**para impedir que a L.B.A.
deber o Sanatorio Esperança**
cia do vereador Paulo de Tarso —
a alegaria falta de numerario para
não assinar o convenio

do de Tarso fez
para nova denun-
uma conspiração
evitar que o Sa-
seja entregue à

"Alegando dificuldades financei-
ras, continuou o sr. Paulo de Tarso,
a Prefeitura não pagaria os 20 mil-
hões de cruzados, consequente-
mente não assinaria o convenio.

de pro

Instituído pelo S
pleiteado e

Inaugurar-se-á
proxima, na ser-
rua Galvão Bu-
de preparação e
farmacia, interin-
to. Será mantido
to dos Empreza-
das e Similares,
o seu organiza-
Além de mini-
mentos necessari-
desempenho das
cinal de farmacia
parará os alunos
de exame de exe-
nal na repartiçõe
petente.

Os professores
ticos diplomados
convidados para
Sindicato dos Er-
aulas serão mini-
Ao fim do ciclo,
submetidos a pro-
vados, receberão
respectivo, isto é
farmacia.

OFICIALI

Falando às F
Antonio Pereira
sidente do Sindi-
pregados em Pa-
que na proxima
tes da entidade
vernador do Es-
em que solicitar

Corre

Fonte: Folha de S.Paulo (2016).

Figura 22: Março de 1958



Fonte: Folha de S.Paulo (2015).

Figura 23: Julho de 1970

02/10/2015

Acervo Folha - Busca 'guardadores de automoveis'

Quarta-feira DDD ligará São Paulo a Porto Alegre

De 95% o êxito de L-Dopa no Parkinson, diz médico

Maluf inaugura primeira etapa da ligação viária Dr. Arnaldo

Engenheiro acha que DET deve ser da Prefeitura

Taça e banda, ontem, as atrações da Roosevelt

Rede elétrica beneficia 227 propriedades rurais

Maiores oferta de trabalho em 70

MILHO - COMPRA-SE






De 95% o êxito de L-Dopa no Parkinson, diz médico

Maluf inaugura primeira etapa da ligação viária Dr. Arnaldo

Engenheiro acha que DET deve ser da Prefeitura

Taça e banda, ontem, as atrações da Roosevelt

Rede elétrica beneficia 227 propriedades rurais

Maiores oferta de trabalho em 70

MILHO - COMPRA-SE

Fonte: Folha de S.Paulo (2015).

Figura 25: Setembro de 1973

02/10/2015

Acervo Folha - Busca 'historia dos guardadores de carros'

Santa-feira, 21 de setembro de 1973 FOLHA DE S. PAULO LOCAL — 7

Alfaiates vêem a moda masculina

Uma administração da moda masculina para o verão 1973-74, segundo alfaiates paulistas, é baseada em linhas simples, cores neutras e tecidos leves. O alfaiate paulista vê a moda masculina do verão 1973-74 baseada em linhas simples, cores neutras e tecidos leves. O alfaiate paulista vê a moda masculina do verão 1973-74 baseada em linhas simples, cores neutras e tecidos leves.



Aumento de preços na concorrência

O prefeito Manuel Odense, de São Paulo, anunciou que a Prefeitura vai aumentar o preço da manutenção dos carros da Prefeitura em 10 por cento. O aumento é devido ao aumento de preços na concorrência.

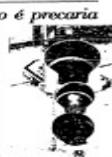
Jornal da Luz

Em matéria de São Paulo, o jornal da Luz, publicado em 21 de setembro de 1973, trata da situação econômica da cidade e da importância do setor de alfaiates.

Dos 1200 semáforos de SP só a metade ainda funciona

Conservação é precária

Os semáforos de São Paulo estão em péssimo estado de conservação. Apenas metade dos 1200 semáforos instalados na cidade ainda funciona corretamente. A manutenção é precária e os custos são altos.



ODIA



RHODIA

ODIA é a marca registrada da Rhodia S.A. para seus produtos de higiene pessoal e automotiva.

http://acervo.folha.com.br/resultados/?q=historia+dos+guardadores+de+carros+&site=&periodo=acervo&x=0&y=0

Fonte: Folha de S.Paulo (2015).

ANEXO B LEI Nº 6.242 QUE DISPÕE SOBRE O EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE
GUARDADOR E LAVADOR AUTÔNOMO DE VEÍCULOS



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 6.242, DE 23 DE SETEMBRO DE 1975.

[Regulamento](#)

Dispõe sobre o exercício da profissão de guardador e lavador autônomo de veículos automotores, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O exercício da profissão de guardador e lavador autônomo de veículos automotores, em todo o território nacional, depende de registro na Delegacia Regional do Trabalho Competente.

Art. 2º Para o registro a que se refere o artigo anterior, poderão as Delegacias Regionais do Trabalho celebrar convênio com quaisquer órgãos da Administração Pública Federal, Estadual ou Municipal.

Art. 3º A concessão do registro somente se fará mediante a apresentação, pelo interessado, dos seguintes documentos:

- I - prova de identidade;
- II - atestado de bons antecedentes, fornecido pela autoridade competente;
- III - certidão negativa dos cartórios criminais de seu domicílio;
- IV - prova de estar em dia com as obrigações eleitorais;
- V - prova de quitação com o serviço militar, quando a ele obrigado.

Parágrafo único. Em se tratando de trabalhador menor, a efetivação do registro de que trata este artigo fica condicionada ao que dispõe o [parágrafo 2º do artigo 405 da Consolidação das Leis do Trabalho \(CLT\)](#).

Art. 4º A Autoridade municipal designará os logradouros públicos em que será permitida a lavagem de veículos automotores pelos profissionais registrados na forma da presente lei.

Art. 5º Dentro de 90 (noventa) dias da publicação desta lei, o Poder Executivo baixará o respectivo regulamento.

Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 23 de setembro de 1975; 154º da Independência e 87º da República.

ERNESTO GEISEL
Arnaldo Prieto

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 24.9.1975

ANEXO C PROJETOS DE LEI MUNICIPAL ACERCA DA ATIVIDADE DE
GUARDADOR DE VEÍCULOS DA CIDADE MARINGÁ-PR



0005

PROJETO DE LEI N. 12.534/2013

A Câmara Municipal de Maringá, Estado do Paraná,

APROVA:

Proíbe a atividade de guardador de veículos, ou "flanelinha", e dá outras providências.

Art. 1.º É proibida a atividade de guardadores de veículos, "flanelinhas" ou atividades assemelhadas nos logradouros e demais espaços públicos, no âmbito do Município de Maringá, competência exclusiva do Município, de acordo com os artigos 30 e 175 da Constituição Federal e o artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2.º Cabe somente ao Poder Público Municipal a exploração de estacionamento pago ou a cobrança de qualquer espécie de contribuição, legalmente autorizada, para o estacionamento de veículos nos logradouros e demais espaços públicos.

Art. 3.º A fiscalização da observância do disposto nesta Lei ficará a cargo do Poder Executivo, através da Guarda Municipal e/ou do órgão de fiscalização do Município, em conjunto com a Polícia Militar do Estado do Paraná, conforme o artigo 144 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 4.º A Administração Municipal criará o Programa Permanente de Fiscalização e Assistência, que terá como objetivo promover ações conjugadas nas áreas social, do trabalho e da saúde, para coibir a atividade de que trata a presente Lei.

§ 1.º As Secretarias de Assistência Social e Cidadania, Controle Urbano e Obras Públicas e de Saúde deverão desenvolver ações para dar suporte aos agentes fiscalizadores.

§ 2.º Fica estabelecida a Secretaria de Assistência Social e Cidadania como órgão responsável por controlar os encaminhamentos das ações.

Art. 5.º A presente Lei deverá ser divulgada pelo Poder Executivo, por meio de campanhas publicitárias públicas, para informar e conscientizar a população quanto à proibição dessa atividade no Município de Maringá.



002378

PROJETO DE LEI N. 9.662/2005.-

A Câmara Municipal de Maringá, Estado do Paraná,

APROVA:

Dispõe sobre a criação do programa "Flanelinha Cidadão".

Art. 1.º O Chefe do Poder Executivo instituirá o programa **Flanelinha Cidadão**, com a finalidade de prover assistência temporária aos guardadores de veículos ou "flanelinhas" que atuam nos logradouros públicos do Município, assegurando-lhes condições para o abandono definitivo da atividade.

Art. 2.º Através do programa, "flanelinhas" previamente selecionados, até o máximo de 100 (cem), receberão, cada qual, 500 (quinhentos) cartões de R\$ 0,60 (sessenta centavos) do EstaR Maringá, por mês, que poderão ser vendidos aos usuários do sistema, para uso nas condições regulamentares.

Parágrafo único. Os cartões terão cor diferenciada e numeração própria, de forma que possam ser facilmente identificados e rastreados, para fins de controle de sua utilização.

Art. 3.º O benefício será concedido por uma única vez, pelo prazo máximo e improrrogável de 6 (seis) meses, findo o qual cessará automaticamente.

Art. 4.º Durante o período de concessão do benefício, a Administração Municipal ofertará aos "flanelinhas" serviço de encaminhamento a programas de qualificação, atualização ou reciclagem profissional e de auxílio para inserção no mercado de trabalho, com a cooperação de órgãos públicos e organizações não-governamentais com atuação nessa área.

Art. 5.º A seleção dos participantes do programa será feita pela Secretaria Municipal de Assistência Social e Cidadania – SASC –, após a identificação e o cadastramento dos "flanelinhas" que atuam nos logradouros do Município.

Art. 6.º Serão considerados, na seleção dos "flanelinhas" a serem assistidos pelo programa, os seguintes aspectos:



LEI Nº 4.556/97

Proíbe os serviços de cuidador ou guardador de veículos, ou "flanelinha".

A CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ, ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte

L E I:

Art. 1º - No território do Município de Maringá, nas vias e praças públicas, é proibida a prestação dos serviços de cuidador ou guardador de veículos, ou "flanelinha".

Art. 2º - Nas autuações, o autuado será encaminhado ao Conselho Tutelar, sendo menor, ou à Fundação de Desenvolvimento Social de Maringá, para, tratando-se de necessitado residente no Município, ser incluído no Programa de Complementação Alimentar ou outro a que fizer jus.

Art. 3º - VETADO.

Art. 4º - O Poder Executivo fica autorizado a celebrar os convênios necessários ao cumprimento desta Lei, em especial com as Secretarias de Estado da Segurança Pública e do Emprego e Relações do Trabalho.

Art. 5º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º - Revogam-se as disposições em contrário.

PAÇO MUNICIPAL, 9 de janeiro de 1998.

Jairo Morais Gianoto
Prefeito Municipal

Arnelo Romarão Martins
Chefe de Gabinete



Câmara Municipal de Maringá - Paraná
Estado de Paraná

Relatório de Matérias Legislativas

REQ Requerimento 3496/2013 - Autor: Ideval de Oliveira

REQUER AO PREFEITO MUNICIPAL, SOLICITANDO-LHE QUE INFORME A ESTA CASA DE LEIS, PARA FINS DE ESCLARECIMENTO PÚBLICO, SE A LEI N. 4.556/1997, QUE PROÍBE OS SERVIÇOS DE CUIDADOR OU GUARDADOR DE VEÍCULOS, OU ■FLANELINHA■, ESTÁ SENDO CUMPRIDA, E, EM CASO NEGATIVO, DECLINE A DATA PREVISTA PARA ESSA FINALIDADE.

Situação: Arquivado/ Norma Jurídica Vinculada:

PLO Projeto de Lei Ordinária 12534/2013 - Autor: Flávio Marcelo Gonçalves Vicente

PROÍBE A ATIVIDADE DE GUARDADOR DE VEÍCULOS, OU "FLANELINHA", E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Situação: Arquivado/ Norma Jurídica Vinculada: