

'Evite aglomerações!': Pandemia e novos ordenamentos de interação em filas de espera¹

Ailton Gualande Junior

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Desde o final de fevereiro, quando o primeiro caso de Covid-19 foi confirmado no Brasil, lidamos com a veiculação diária e volumosa de informações sobre a doença. Dados estatísticos referentes à evolução de contaminações e de mortes causadas pelo novo vírus chegam a nossas casas por meio do jornalismo (televisivo e impresso) e das redes sociais a todo momento, demonstrando a rápida evolução do surto. Em conformidade com essa nova realidade amplamente difundida, também recebemos alertas sobre os cuidados a serem tomados quando saímos de casa (e quando nela ficamos). Em tempos de pandemia, dirigir-se a estabelecimentos comerciais tornou-se evento complexo, quase ritualístico. A máscara, de tecido ou de uso profissional, simples ou estilizada, descartável ou não, assim como o álcool em gel, transformaram-se em objetos indispensáveis para quem frequenta a rua. Segundo as recomendações de especialistas, a vestimenta utilizada em tais momentos deveria ter destino certo: o cesto de roupas sujas ou um balde com sabão. O sapato seria posto em contato com o tapete ou pano de chão colocados na porta de casa e embebidos em água sanitária. Logicamente, os procedimentos descritos não são necessariamente cumpridos por todos, seja pela dificuldade de conseguir os materiais de proteção seja por descrença de parte da população sobre o contágio. Além disso, com o início de medidas oficiais de relaxamento, temos assistido a grandes concentrações de pessoas em shoppings e no comércio de rua, recentemente liberados para funcionarem em várias cidades brasileira. No entanto, o afastamento físico e as medidas de proteção individual são sistematicamente recomendados e reafirmados pelas autoridades no assunto, à medida que a Covid-19 avança como um perigo real de morte, ocasionando mudanças significativas em nossas rotinas. Ademais, decretos e leis se multiplicam, impondo novas condutas aos prestadores de serviço, bem como aos consumidores. E mesmo que as normas não sejam cumpridas de maneira efetiva por todos, elas têm causado alterações em nossas rotinas. Desse modo, proponho discutir brevemente como os regramentos instituídos por meio dessa nova realidade pandêmica incidem diretamente em dimensões situadas da vida cotidiana, especialmente nas *filas de espera* por atendimento no comércio e em serviços públicos. Enfatizo, então, como esses momentos de espera compartilhada surgem como um problema para a contenção do contágio e uma questão para os tempos atuais e vindouros.

Ao nos arriscarmos a uma saidinha para ir ao supermercado, banco, farmácia e demais estabelecimentos em funcionamento (considerados essenciais ou não), precisamos, assim, nos ajustar aos novos enquadramentos comportamentais nos usos de espaços públicos. A ascensão da Covid-19 como perigo real, embora intangível de forma direta, porque invisível a olho nu, tem tensionado o modo como interagimos com nossos semelhantes em situações de proximidade física, como nas filas de espera para atendimento. Faixas indicativas fixadas em calçadas e pisos internos dos estabelecimentos indicam a distância mínima de proximidade entre as pessoas. A *métrica de proteção* varia de acordo com o local, podendo ser de 1,5m, 2m ou até 2,5m. A evitação do contato solicitada pelos especialistas visa garantir um espaço de segurança contra gotículas salivares e aerossóis alheios. Ao vivenciarmos esse tipo de controle percebemos que a informação contida nas faixas, por vezes muito coloridas para serem percebidas facilmente, são frequentemente descumpridas. Essa nova e inusitada norma nos coloca diante de um impasse: como reorientar comportamentos amplamente compartilhados por todos nós e tomados como dados (*taken for granted*) e corretos em situações de espera compartilhada?

O *público* de transeuntes desses espaços públicos surge aqui como participante da cena teatral, a metáfora goffmaniana (GOFFMAN, 2014[1959]; 2012[1974]) da vida cotidiana, centrada na apresentação de *selves* em interação segundo diferentes *roteiros* contextuais mais ou menos ritualizados. Ela estabelece uma dimensão relacional ligada às expectativas recíprocas de *apresentação* (*presentation*) dos integrantes do palco e da plateia.

Assim, volto a atenção para a fila, que pode ser pensada como a concretização de *ordens negociadas* levadas a cabo por seus participantes. Também pode ser lida como um *ajuntamento multifoco* (Idem, 2010[1963]), uma composição de pessoas próximas fisicamente estabelecidas de diversos focos de engajamento na situação. Ela é efêmera ou duradoura e reúne uma pluralidade de atores. Os *sentidos do público* para cada um deles é frequentemente conflitante, principalmente no contexto de redefinição de regras de interação vivenciadas neste momento de surto pandêmico. Afinal, nem todos os participantes dela se engajarão nos acordos tácitos de distanciamento físico ou de etiquetas como a de tossir levando a boca ao braço ou de manter o afastamento solicitado.

A fila regula o ajuntamento disperso de espera em copresença a partir do princípio *do primeiro a chegar, primeiro a ser atendido*². Esse princípio ordena as interações nos momentos de espera comum e é reconhecido por nós em diversas ocasiões da vida cotidiana. As dinâmicas dessa dimensão microscópica e infinitesimal passaram a sofrer alterações a partir da ampla divulgação em canais de televisão, jornais impressos e redes sociais do lema “Evite aglomerações!”. As indicações emitidas pelas autoridades nesse sentido inserem-se em um plano ideal, como o de controle do número de pessoas no interior de estabelecimentos. Ao mesmo tempo, em farmácias e supermercados, por exemplo, barreias físicas, como telas de acrílico ou mesmo as próprias mercadorias, são colocadas na frente de balcões e entre clientes e atendentes. A estratégia faria com que a aproximação entre esses indivíduos fosse dificultada e que gotículas de saliva de parte a parte não fossem compartilhadas.

Mesmo sendo compreendida por nós no momento da fila, a presença desses objetos não deixa de ser experimentada com estranheza. Eles, quando levados a sério para o cumprimento das recomendações, nos obrigam a estar mais atentos ao modo como nos comportamos, na tentativa de ajustamento aos novos regramentos. Não raro, cometemos *gafes* na procura pelo acerto, como ser lembrado por alguém de que não estamos respeitando as posições estabelecidas nas faixas afixadas no chão ou quando desviamos de telas ou outras barreiras para falar mais próximo do rosto do funcionário que processa nossa mercadoria. Soma-se a isso o uso obrigatório de máscaras em espaços coletivos de diversas cidades³. Elas dificultam o entendimento da fala do outro e impedem a visualização das expressões faciais das pessoas com quem interagimos. Em uma leitura interacional dessas situações, percebemos certa dificuldade em praticar níveis de *desatenção civil* (GOFFMAN, Idem, *ibidem*), à medida que encaramos uns aos outros, seja para apreciar uma máscara de tecido estilizada de forma criativa (algo muito comum) seja para repreender com olhares e movimentos de cabeça a ação daqueles que não cumprem as novas regras. Além desses novos modos de comportamento em copresença, até mesmo atitudes de cortesia e afeto como um aperto de mãos e abraços entre conhecidos e amigos que se encontram na rua exigem novos tipos de interação. O contato de cotovelos e pés tornou-se, em muitos casos, o novo cumprimento entre pessoas.

Paralelamente à atenção aos novos enquadramentos de toque entre corpos, o álcool em gel ocupa o papel de produto indispensável, carregado por nós a todo momento. Ele surge como lembrete sempre presente em nossas mentes e alerta para a necessidade de desinfetar as mãos após o toque, naturalizado, em apoiadores de braços, maçanetas de porta, caixas eletrônicos, carrinhos de compras, mercadorias etc.

Se de modo geral já é grande o desafio de manter as pessoas afastadas umas das outras nas filas, destaco dois casos em que isso se torna mais evidente. O primeiro deles refere-se aos bancos, especialmente as agências da Caixa Econômica Federal. Nelas, temos visto imagens desoladoras de pessoas aglomeradas em busca de atendimento para sacar o auxílio emergencial⁴. Em algumas situações, as filas se estendem por quarteirões. A permanência das pessoas nelas pode durar horas, inclusive muitos beneficiados têm passado a noite nas calçadas em torno das agências para assegurar o atendimento logo pela manhã⁵. Medidas recentes têm tentado amenizar essa situação. O pagamento da segunda parcela do auxílio foi dividido em dias distintos, de acordo com as datas de nascimento de cada um dos contemplados. Essa ação conseguiu reduzir significativamente o tamanho das filas e o tempo de espera. Mas, no interior desses estabelecimentos a proximidade física torna-se ainda mais perigosa. O ambiente totalmente vedado e climatizado por aparelhos de ar condicionado contribui para a facilidade do contágio e o aumento da concentração do vírus no local.



Fila para atendimento em uma agência da Caixa Econômica Federal em Recife, PE (CBN, 15/04/2020)

Um segundo caso circunscreve-se ao transporte coletivo e nele o problema é ainda maior. Constantemente lemos notícias a esse respeito, e que encontram suas versões mais dramáticas em capitais e regiões metropolitanas (SOARES, 07/04/2020; OLMOS, 12/06/2020). Apesar da publicação de muitos decretos estaduais e municipais reduzindo a capacidade dos ônibus, trens e metrô, nos horários de pico o aperto de passageiros torna-se evidente no interior desses veículos e nas filas de acesso a eles. Nos primeiros meses da pandemia isso ocorria, principalmente, por conta da manutenção do funcionamento de estabelecimentos considerados essenciais, como supermercados, farmácias e bancos. Além deles, hospitais e boa parte das indústrias permaneceram operando. A eles se juntavam o comércio não essencial, que em muitos casos permanecia abrindo de forma alternativa, como meia porta abaixada ou grade de proteção fechada, mas a porta de vidro aberta com a informação de “um cliente por vez”. Uma rápida ida à rua permitia (e ainda permite, no caso de bares, por exemplo, que ainda não podem reabrir em diversos estados) constatar esse tipo de acontecimento, mesmo que governadores e prefeitos tenham publicado uma série de decretos proibindo tal atitude.

O cenário de aglomerações e contato físico constante no transporte tende a se acentuar. Nas últimas semanas uma série de ações por parte de governadores e prefeitos têm sido empreendidas no sentido de relaxamento das medidas de isolamento. O fato ocorre em meio a pressões originadas pela postura do governo federal, respaldada pelo presidente da República, de se colocar contrário ao afastamento físico e da insistência de empresários de setores da economia até então proibidos de funcionar. Mesmo com os números oficiais indicando aceleração de novos casos e aumento de mortes, o retorno do comércio já é realidade em cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e tantas outras — sem contar as cidades médias de suas regiões metropolitanas, como Duque de Caxias, São Gonçalo ou Guarulhos, onde as medidas na prática nunca valeram, mantendo ruas cheias ao longo da pandemia, com correspondente explosão de casos da doença. A reabertura tem sido condicionada a uma série de exigências, como a limitação no número de pessoas no interior dos

estabelecimentos, a disponibilidade de álcool em gel, a aferição da temperatura de todos os clientes, o uso de máscaras e o controle do fluxo das filas. Essa última medida apresenta-se como um desafio para os funcionários de segurança de shoppings e de estabelecimentos localizados em centros de comércio popular. As cenas transmitidas nos telejornais demonstram multidões a espera da abertura desses espaços, mantendo-se as pessoas muito próximas umas das outras.

Dito isso, o transporte coletivo surge como a opção da maior parte da população residente em cidades para se locomover ao trabalho ou lazer. Com o aumento da circulação de pessoas, os desafios impostos às tentativas de conter a acelerada propagação de novos casos de Covid-19 serão imensos e se somarão aos habituais, e complexos, problemas desse tipo de serviço público. Em condições de normalidade da vida, a mobilidade urbana de massa já se apresenta como alvo de intensas contestações por parte de usuários. Em pesquisas anteriores, analisei duas dimensões do tema. Primeiramente, e em conjunto com Jussara Freire (FREIRE e GUALANDE JUNIOR, 2016), priorizamos os conflitos em filas de espera em terminais de ônibus na cidade de Campos dos Goytacazes, no Norte Fluminense. Constatamos que a espera compartilhada nesse caso é o momento em que podemos apreender formas de ordenamentos de fluxos de passageiros e sua administração, a partir dos locais onde se inicia a experiência de circulação coletiva. Muitos dos conflitos analisados ocorriam nos instantes anteriores ao embarque nos ônibus, permitindo, assim, explorar os diferentes ordenamentos morais presentes nas ações dos usuários. A figura do “furador de fila”, em muitas ocasiões, causava tensões entre os participantes do momento da espera compartilhada. De outra maneira, idosos, deficientes e estudantes frequentemente discutiam com despachantes e motoristas quando eram impedidos de entrar no ônibus antes dos demais usuários. Dessa forma, a fila se baseia em princípios de equivalência lembrados em momentos de distúrbios, que, dependendo do curso da negociação, se encerram ou não em conflito aberto. Em diversas ocasiões, esses distúrbios podiam também se traduzir em tumultos na entrada do ônibus, empurra-empurra ou trocas de acusações.

Em seguida (GUALANDE JUNIOR, 2019), analisei a formação de *públicos* em torno do transporte coletivo carioca e os modos como os usuários denunciam os problemas enfrentados por eles no acesso a esse serviço. Na cidade do Rio de Janeiro, o conjunto de modais⁶ referentes a ônibus convencionais, BRT (transporte rápido por ônibus, em português), metrô e VLT (veículo leve sobre trilho) recebe em média 1,3 bilhão de usuários anualmente (Idem, *Ibidem*). O número é expressivo e aponta para um fenômeno citadino complexo. Defendi a ideia de que o transporte coletivo carioca é experimentado como um *grande problema público* (GUSFIELD, 1981; CEFAÏ, 1996, 2014) e que, do ponto de vista de passageiros, por ser, ora, “grande”, permanece sem horizonte de resolução. Na ocasião, analisei denúncias encaminhadas por usuários a um jornal local e à ouvidoria da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) ao longo de dez anos (2008-2017). As queixas apresentadas durante o período mapeado referem-se a um conjunto muito bem definido de transtornos: superlotação de veículos; tempo elevado de espera em pontos e terminais e atrasos; número reduzido de ônibus; mau estado de conservação da frota; falta de ar-

condicionado; desrespeito ao direito de gratuidade de idosos, deficientes e estudantes; motorista rude ou que não para no ponto para o embarque; preço cobrado pela tarifa; criação de novos itinerários e linhas. Todos esses itens apareceram de maneira repetitiva ao longo do tempo observado. A análise das críticas obtidas na pesquisa permitiu constatar que para os usuários o transporte surge como uma dinâmica desfavorável e aparentemente imutável, um fenômeno problemático em sua gênese. Dito de outro modo, as deficiências na oferta do serviço são encaradas como elementos intrínsecos a ele, ou seja, ele é o que é e assim permanecerá. Assim, as críticas publicizadas na *opinião pública* permitem dimensionar duas escalas de discussão sobre o transporte coletivo carioca. De um lado, encontra-se a decomposição desse serviço público em diversos fenômenos qualificados como problemáticos, configurando críticas mais objetivas (WERNECK e LORETTI, 2018). De outro lado, a junção dessas peças forma um “grande problema”, um mosaico, em que as críticas são formuladas de forma vaga (Idem, Ibidem) ao se referirem ao problema-transporte-coletivo como um todo. O segundo dimensionamento atinge grau extremo de generalização, contribuindo para que demandas específicas dos usuários sejam eclipsadas pela *forma* conferida ao “grande problema”. Como em um mosaico, visto a certa distância, as peças que o compõem acabam despercebidas em função do desenho final. Esse cenário desfavorável, no entanto, não dissipa o extravasamento da *indignação* das pessoas nem a possibilidade de manifestarem descontentamentos visando a reversão do quadro.

As duas pesquisas descritas permitem afirmar, transpondo-se o olhar para o contexto da pandemia, que nela os problemas não solucionados do transporte se intensificam, principalmente à medida que o distanciamento na fila se torna difícil de ser cumprido, tanto por causa do espaço físico insuficiente dos terminais quanto pela superlotação no interior dos veículos. Partindo da realidade carioca, essa questão surge como centro de controvérsias entre Prefeitura e especialistas em cuidados sanitários. O decreto municipal nº 47.282, de março de 2020, estabelece que a frota circulante na cidade não pode transportar pessoas em pé. A medida teria o objetivo de impedir a propagação de doenças contagiosas, notadamente, por óbvio, a Covid-19. Além disso, as empresas concessionárias passaram ser obrigadas a desinfetar os veículos e a disponibilizar toda a frota para atendimento da população. Entretanto, a imprensa local tem demonstrado o descumprimento das regras, apresentando flagrantes de ônibus circulando com excesso de passageiros e aglomerações na formação de filas em terminais, principalmente do sistema BRT (HAIDAR, 28/05/2020). Mas tais notícias podem ser constatadas por qualquer um de nós que utilize o transporte coletivo da cidade nesses tempos de pandemia. Assim, a Covid-19 comparece na dinâmica da mobilidade urbana de massa como mais um elemento de transtornos e evidencia o que os usuários já conhecem bem: a precariedade como o serviço é ofertado e a percepção de que ela não apresenta horizonte de resolução — impossibilidade de solução essa reforçada ao mesmo tempo pelo acréscimo de mais um problema e pela sensação de que nem uma emergência como a atual foi capaz de aportar soluções para o

problema histórico. Assim, ele é vivenciado como um serviço de infraestrutura urbana que não comporta a demanda a ele solicitada, principalmente nos momentos em que a superlotação de seus veículos, uma característica comum, é questionada de maneira mais incisiva pela opinião pública.



Fila de acesso à estação BRT de Santa Cruz (SANTOS, 03/04/2020)



Ônibus do BRT TransOeste lotado. Imagem de Yan Marcelo, reproduzida em redes sociais (08/06/2020)

Por meio deste ensaio, procurei demonstrar como a realidade imposta pelo novo coronavírus produz ressignificações nas dinâmicas situadas da vida cotidiana, ao mesmo tempo que reforça significados estabelecidos em termos críticos. O momento da pandemia põe à prova nossos sentidos de civilidade praticados nos espaços públicos diante das novas exigências de preservação da própria vida e da do outro. Os rearranjos ocasionados pela doença colocam em questão o modo como os *públicos* (TARDE, 2005[1901]; DEWEY, 2008[1927]) conduzem o processo de antecipação de ações às consequências devastadoras do surto. As formas de conter a propagação do vírus e atenuar os efeitos ocasionados por ele convivem e negociam com as necessidades de conter e atenuar os estragos causados à economia e ao emprego. Na ponta, nos ajustamos, nem sempre consensualmente, aos novos regramentos de convívio social e de espera compartilhada exigidos em um reordenamento de princípios básicos de civilidade. O caráter *blasé* do cidadão (SIMMEL, 2005[1903]) é confrontado com novos estímulos que o tornam menos indiferente à vida em público e à percepção de aparente *normalidade* de fenômenos ordinários do cotidiano.

Notas

¹ Agradeço a Alexandre Werneck pelas contribuições e a Rafael França e Nathanael Araujo pela leitura e sugestões iniciais ao texto.

² Ela também comporta fatores de correção de *justiça* em relação aos grupos de idosos, deficientes e gestantes, por exemplo. Esses indivíduos contam com uma legislação específica sobre prioridade de atendimento e acesso em diferentes contextos.

³ Uma lei de abrangência nacional sobre a obrigatoriedade do uso de máscaras foi aprovada pela Câmara dos Deputados e aguarda pela sanção presidencial para valer de fato.

⁴ “O auxílio emergencial é um benefício financeiro destinado aos trabalhadores informais, microempreendedores individuais (MEI), autônomos e desempregados, e tem por objetivo fornecer proteção emergencial no período de enfrentamento à crise causada pela pandemia do Coronavírus - COVID 19”. Disponível (on-line) em: <https://auxilio.caixa.gov.br/#/inicio>

⁵ Esse caso evidencia uma dimensão muito presente nas filas, um “grande problema”, que voltou a ser explicitado neste momento: a espera prolongada. O primeiro a chegar será o primeiro a ser atendido, mas ele próprio esperará muito. Nesse sentido, a fila, que internamente é um dispositivo do justo, torna-se algo externamente injusta, porque explicita uma desigualdade expressiva, obrigando as pessoas a esperar por longos períodos para serem atendidas.

⁶ Os dados apresentados referem-se à minha pesquisa de dissertação. Na ocasião delimito a análise ao transporte coletivo operado exclusivamente na cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente, o rodoviário. Por isso não incluí números relativos aos trens metropolitanos na citação do quantitativo de usuários do serviço.

Referências

- CEFAÏ, Daniel. “La construction des problèmes publics: Définitions de situations dans des arènes publiques”. *Réseaux*, vol. 14, nº 75, pp. 43-66, 1996.
- _____. “Investigar los problemas públicos: Com y más allá de Joseph Gusfield”. In: GUSFIELD, Joseph. **La cultura de los problemas públicos**: El mito del conductor alcoholizado versus la sociedade inocente. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2014, pp. 11-58.
- DEWEY, John. “Em busca do público”. In: FRANCO, Augusto; POGREBINSCHI, Thammy (orgs). **Democracia cooperativa**: Escritos políticos escolhidos de John Dewey. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2008[1927], pp. 12-34.
- FREIRE, Jussara; GUALANDE JUNIOR, Ailton. “Tensões e conflitos no transporte coletivo de Campos dos Goytacazes: Uma sociologia das filas de espera”. *Revista Brasileira de Sociologia da Emoção (RBSE)*, vol. 15, nº 45, pp. 52-65, 2016.
- GOFFMAN, Erving. **A representação do eu na vida cotidiana**. Petrópolis: Vozes, 2014[1959].
- _____. **Comportamento em lugares públicos**: Notas sobre a organização social dos ajuntamentos. Petrópolis: Vozes, 2010[1963].
- _____. **Os quadros da experiência social**: Uma perspectiva de análise. Petrópolis: Vozes, 2012[1974].
- GUALANDE JUNIOR, Ailton. **Mosaico de críticas**: Formação e dispersão de públicos em torno do transporte coletivo carioca. Dissertação (mestrado), PPGSA, UFRJ, 2019.
- GUSFIELD, Joseph. **The Culture of Public Problems**: Drinking-Driving and the Symbolic Order. Chicago: University of Chicago Press, 1981.
- SIMMEL, Georg. “As grandes cidades e a vida do espírito”. *Mana*, vol. 11, nº 2, pp. 577-591, 2005[1903].
- TARDE, Gabriel. **A opinião e as massas**. São Paulo: Martins Fontes, 2005[1901].
- WERNECK, Alexandre; LORETTI, Pricila. “Critique-form, Forms of Critique: The Different Dimensions of the Discourse of Discontent”. *Sociologia & Antropologia*, vol. 8, nº 3, pp. 973-1008, 2018.

Fontes da imprensa

- SOARES, Ricardo. “Transporte coletivo continua sendo desafio para as grandes cidades em tempos de pandemia: Milhares de pessoas continuam todos os dias se aglomerando para viajar nos transportes públicos em Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro”. **G1**, Jornal Nacional, 7 de abril de 2020. Disponível (on-line) em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2020/04/07/transporte-continua-sendo-desafio-para-as-grandes-cidades-em-tempos-de-pandemia.ghtml>
- H Aidar, Diego. “Ônibus do BRT seguem superlotados durante a pandemia do coronavírus no Rio”. **G1**, Rio de Janeiro, 28 de maio de 2020. Disponível (on-line) em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/05/28/onibus-do-brt-seguem-super-lotados-durante-a-pandemia-do-coronavirus-no-rio.ghtml>
- OLMOS, Marli. “Transporte público é risco para reabertura: Pesquisadores mostram que aumento da frota de ônibus é a melhor solução para diminuir o contágio”. **Valor Econômico**, Brasil, 12 de junho de 2020. Disponível (on-line) em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2020/06/12/transporte-publico-e-risco-para-reabertura.ghtml>
- SANTOS, Ana Paula. “BRT tem filas longas e sem distância segura entre os passageiros”. **G1 e Bom Dia Rio**, Rio de Janeiro, 3 de abril de 2020. Disponível (on-line) em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/04/03/bom-dia-rio-brt-tem-filas-longas-e-sem-distancia-segura-entre-os-passageiros.ghtml>

[janeiro/noticia/2020/04/03/brt-registra-filas-longas-nesta-sexta-feira-e-sem-distancia-de-seguranca-entre-os-passageiros.ghtml](#)

AILTON GUALANDE JUNIOR

(jrgualande@hotmail.com) é doutorando do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil), e pesquisador do Necvu. É mestre pelo mesmo programa e tem graduação em ciências sociais pela Universidade Federal Fluminense (UFF, Campos dos Goytacazes, Brasil).