

**CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA E ESTRATÉGIAS DE CONTROLE: O CASO DOS ANDARILHOS DE ESTRADA**  
*CONCESIONARIA DE CARRETERA Y ESTRATEGIA DE CONTROL: EL CASO DE LOS CAMINANTES DE CARRETERA BRASILEÑOS*  
*HIGHWAY CONCESSIONAIRE AND CONTROL STRATEGIES: THE CASE OF BRAZILIAN HIGHWAY WANDERERS*

<http://dx.doi.org/10.1590/1807-0310/2018v30169213>

Eurípedes Costa Nascimento<sup>1</sup> e José Sterza Justo<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidade Estadual Paulista, Assis/SP, Brasil

## RESUMO

Os andarilhos de estrada são indivíduos que percorrem longa distância pelas rodovias do país com um saco às costas ou puxando um carrinho de mão no qual carregam todos os seus pertences, sem destino certo ou trajetos preestabelecidos. Essa pesquisa teve por finalidade analisar o tratamento dado por uma concessionária de rodovias aos andarilhos dentro de suas políticas de gestão do trânsito e fluxo de pedestres pelos acostamentos. Foi realizada uma entrevista com o profissional responsável pela administração de uma importante rodovia paulista, posicionada num dos principais corredores de transporte do país e na qual são encontrados frequentemente os andarilhos. Os resultados indicaram que as estratégias de controle utilizadas pela concessionária de rodovia incluem ações de vigilância e medidas administrativas que, sob o efeito da sanção normalizadora, supervisionam e distribuem os andarilhos nesse espaço aberto e anônimo por onde circulam as multiplicidades.

**Palavras-chave:** andarilhos de estrada; biopolítica, normalização social; controle.

## RESUMEN

Andarriegos o caminantes de carretera son individuos que caminan largas distancias por las carreteras de Brasil, sin destino o trayectos preestablecidos, con una bolsa en la espalda o tirando de un carrito de mano donde llevan todas sus pertenencias. Esta investigación tuvo por finalidad analizar el tratamiento ofrecido por una concesionaria de carretera a los caminantes según sus políticas de gestión de tránsito y flujo de pedestre por los arcenes. Fue realizada una entrevista con el profesional responsable por la administración de una importante carretera en el estado de São Paulo, situada en uno de los principales corredores de transportes del país donde esos andarriegos son vistos con frecuencia. Los resultados han indicado que las estrategias de control utilizadas por la concesionaria de carretera incluyen acciones de vigilancia y medidas administrativas que, bajo el efecto de la normalización, supervisan y distribuyen los caminantes en este espacio abierto y anónimo por donde circulan las multiplicidades.

**Palabras-clave:** caminantes de carretera; biopolítica; normalización social; control.

## ABSTRACT

The Brazilian highway wanderers are individuals who walk long distances through the country highways with a bag on their backs or pulling a wheelbarrow in which they carry all their belongings, with no defined destination or pre-established routes. This research aimed to analyze the treatment given by a highway concessionaire to the highway wanderers within their policies of traffic management and pedestrian transit along the roadsides. An interview was conducted with a professional who is responsible for the management of an important highway in São Paulo State, located in one of the main transport walkways where highway wanderers are often seen. The results indicated that the control strategies utilized by the highway concessionaire include vigilance actions and the administrative measures that, under the normalization effects, supervise and distribute the Brazilian highway wanderers in this open and anonymous space through which multiplicities circulate.

**Keywords:** highway wanderers; biopolitic; social normalization; control.

## Introdução

No cenário atual de intensas movimentações e produções da vida em espaços abertos, acompanhadas por refinadas estratégias de controle, as errâncias, os nomadismos, as deambulações e as demais formas de trajetividade se configuram como fenômenos complexos, dentre os quais os andarilhos de estrada podem ser tomados como um de seus exemplos mais radicais. Trata-se de indivíduos que se deslocam a pé pelas rodovias do país, sem destinos preestabelecidos e definitivamente desconectados com os nichos de fixação social intermediados pelo trabalho, família e vínculos afetivos. Os andarilhos de estrada também podem ser identificados pelo saco que carregam às costas e pelo andar compassado no contra fluxo de circulação dos veículos que trafegam pelas rodovias. Além dos parques pertences que possuem, alguns também carregam consigo as heranças de migrações constantes da família, a baixa escolaridade, a desqualificação da mão-de-obra, uso abusivo de álcool, sofrimento psíquico, frustrações amorosas e, outros, um desejo intenso de aventura e liberdade (Justo, 2011; Justo & Nascimento, 2012, Nascimento, 2008).

Esses sujeitos rompem ainda com os modos de vida em sociedade e assumem a errância pelos acostamentos das rodovias como forma exclusiva de existência. Tudo o que possuem, carregam num saco que levam às costas, e mesmo esses pertences mínimos são provisórios e descartáveis, pois a vida no trecho – como os andarilhos assim denominam as rodovias – tudo é volátil, efêmero e transitório desde os objetos que usam, os lugares por onde transitam e até as pessoas com as quais mantém algum contato esporádico numa realidade radicalmente adversa, incerta, imprevisível e fragmentada. No saco que carregam nas costas, portam principalmente objetos utilitários, como uma troca de roupa, um cobertor para se proteger do frio, uma lona de plástico para se abrigar da chuva, utensílio para colocar comida que ganham de outrem e garrafa de plástico para tomar água e álcool (Justo, 2011; Justo & Nascimento, 2012; Nascimento, 2008).

No Estado de São Paulo, é notável a presença deles pelas principais malhas rodoviárias tais como as rodovias Anhanguera, Castelo Branco, Raposo Tavares, Marechal Rondon, Washington Luís, dentre outras, que atualmente são administradas por concessionárias. Pesquisas anteriores realizadas junto a instituições assistenciais no Estado de São Paulo indicaram que as concessionárias de rodovias têm

assumido um papel importante na gestão da vida dos andarilhos de estrada. Nessas pesquisas foi possível constatar que a presença das rondas de vigilância, constituídas pela guarda municipal e pela polícia militar, formam parcerias indissociáveis com as concessionárias, visando a gestão dos espaços abertos por onde circulam esses indivíduos (Nascimento & Justo, 2014a, 2014b, 2014c, 2015).

Vale ressaltar que essas pesquisas apenas apontaram sucintamente a presença marcante dessas concessionárias no cotidiano de vida dos andarilhos mediante ações que os afetam direta ou indiretamente, e isso fortaleceu a ideia de uma pesquisa específica acerca dessa questão que pudesse apreender a lógica dessas ações das concessionárias em relação a esses sujeitos que fogem às padronizações e normatizações da vida. Partindo dessas considerações, essa pesquisa teve por finalidade investigar o tratamento dado por uma concessionária de rodovias no Estado de São Paulo aos andarilhos de estrada dentro de suas políticas de gestão do trânsito e fluxo de transeuntes, tomando como referência de análise as contribuições de Michel Foucault sobre as tecnologias de controle.

## Método

O método utilizado para essa pesquisa foi a abordagem qualitativa que, segundo Richardson (2010), volta-se para a compreensão da realidade tal como ela é vivida e significada pelos próprios atores, e tem como ênfase o indivíduo no mundo e toda a complexidade social que o envolve, visando descobrir o potencial de suas percepções e sua subjetividade. A pesquisa foi realizada na sede de uma concessionária que administra uma importante rodovia no Estado de São Paulo e contou com a participação do dirigente responsável pela implantação e gestão da política socioambiental da concessionária.

O instrumento norteador dessa pesquisa foi um roteiro de entrevista semiestruturado focalizando, especificamente, como é realizado o monitoramento na rodovia, a assistência prestada aos andarilhos, bem como a compreensão e identificação deles por essa concessionária. Além dessas questões, foram incluídas, também, como é feita a abordagem com os andarilhos, quais procedimentos são adotados em relação a eles e se existem dados estatísticos sobre o fluxo da movimentação desses indivíduos no trecho pedagiado. Para a sistematização dos dados, utilizamos a técnica de análise de conteúdo (Bardin, 2011), e na discussão dos resultados foram usados comentários críticos fundamentados na obra foucaultiana.

## Resultados

Após a realização da entrevista junto ao dirigente de gestão da concessionária, a técnica de análise de conteúdo nos permitiu agrupar o relato em duas categorias temáticas. Assim, na Categoria I, “ações de vigilância”, apresentamos os relatos da entrevista relacionados ao monitoramento da rodovia ao longo do trecho pedagiado e os modos como os andarilhos de estrada são identificados pela concessionária da rodovia. A Categoria II, “medidas administrativas”, aborda assuntos referentes às políticas de gestão, que incluem procedimentos meticulosos de controle da vida dos andarilhos pelos acostamentos das rodovias no sentido de evitar certos riscos que tais sujeitos possam apresentar. Como se trata de relato de entrevista, utilizaremos a sigla “Adm.” para nos referirmos ao participante, visando preservar sua identidade e manter o sigilo e o anonimato das informações fornecidas. Por uma questão didática, decidimos apresentar cada categoria e subcategoria seguida, posteriormente, por uma discussão referente ao assunto, tendo como eixo interpretativo as contribuições de Foucault sobre as tecnologias de controle.

**Categoria I. Ações de vigilância:** essa categoria apresenta os modos de funcionamento da concessionária pesquisada, referentes às técnicas de monitoramento utilizadas num trecho de 306 km de extensão no interior do Estado de São Paulo. O relato do participante é esclarecedor sobre as técnicas utilizadas para o rastreamento de circulação dos automóveis e demais transeuntes, dentre eles os andarilhos, que trafegam pelo acostamento da rodovia. Dentre as ações utilizadas para o monitoramento dessa rodovia e dos andarilhos de estrada em questão, destacam-se as “câmeras de monitoramento”, “as abordagens operativas” e a “observação diagnóstica”, que detalhamos a seguir.

“*Câmeras de monitoramento*”: são as câmeras de vigilância instaladas no trecho pedagiado, visando o controle minucioso nas formas de condutas de todos os sujeitos que circulam pelas rodovias. Distribuídas estrategicamente ao longo de todo o trecho administrado, e centralizadas nas duas sedes de monitoramento da concessionária, as câmeras têm a finalidade de monitorar qualquer movimento na rodovia e identificar possíveis situações que possam representar riscos ou perturbar a estabilidade do espaço, sob a argumentação de evitar com que os indivíduos se envolvam em acidentes, conforme podemos verificar nesse relato do participante.

temos uma sala de monitoramento com vinte telas que mostram as praças de pedágios e outros pontos

de monitoramento instalados ao longo da rodovia . . . Qualquer incidente que as câmeras captam, nossos observadores acionam as viaturas de inspeção que circulam de noventa em noventa minutos pela rodovia, num trecho específico, para verificar o que está acontecendo no quilômetro tal no sentido de tal cidade e assim por diante . . . Isso inclui tanto os acidentes envolvendo os automóveis como alguns andarilhos que podem colocar a vida deles e de muitos em risco na rodovia. (Adm.)

“*Abordagens operativas*”: são as ações realizadas pelo SAU (Serviço de Atendimento ao Usuário) e pelas viaturas de inspeção da própria concessionária, distribuídas no trecho pedagiado, cuja finalidade é o controle constante do espaço contra quaisquer situações que possam representar riscos ou causar perigos. O relato do dirigente deixa bem claro como são realizadas essas abordagens e os procedimentos adotados, bem como a forma de encaminhamento dos andarilhos para as instituições assistenciais das cidades mais próximas quando eles se tornam “perturbadores” do fluxo rodoviário. Vejamos:

A finalidade da concessionária é reduzir o número de acidentes nas estradas e orientar os andarilhos sobre isso . . . Quando identificamos que alguns deles estão apresentando algum tipo de problema, perturbando o fluxo dos veículos, entramos em contato com as viaturas de inspeção, que percorrem determinado trecho, ou com o SAU mais próximo para que possam abordá-los e orientá-los para não serem atropelados . . . Nessas abordagens, perguntamos de onde ele vem, para onde ele vai, se tem família, essas coisas . . . Caso apresentem algum problema de saúde, um distúrbio psiquiátrico ou tenham feito uso abusivo de álcool ou sofrido algum acidente grave, a viatura os encaminha para a assistência social da cidade mais próxima. Nossa meta é cuidar para que o bem-estar de todos os transeuntes seja preservado. (Adm.)

“*Observação diagnóstica*”: refere-se a uma prática de observação a partir da aparência e do comportamento apresentados pelos andarilhos, que diferem dos padrões comuns de “normalidade” presentes na sociedade. Essa observação, associada conjuntamente às câmeras de monitoramento e às abordagens operativas, parece funcionar de forma integrada no sentido de categorizar possíveis “anomalias” que os andarilhos possam apresentar pelo fato de andarem sujos e alguns deles falarem sozinhos pelos acostamentos das rodovias, o que sugere, no dizer do participante, um distúrbio psicológico. Vejamos:

A primeira impressão que tivemos deles [andarilhos] quando iniciamos esse trabalho é que se tratava de sujeitos perturbados psicologicamente . . . A maioria tem comportamento agressivo, uns falam sozinhos e outros andam sujos, drogados e alcoolizados. Na

minha opinião, são pessoas psicóticas, portadoras de alguma doença mental mesmo, que resolvem andar por aí colocando a vida dela e de outras pessoas em risco, que não tem nada a ver com isso . . . Isso para mim é transtorno psiquiátrico, loucura, surto que requer intervenção imediata. Foi por essas questões que decidimos desenvolver esse projeto, com objetivo de tentar reduzir esses riscos na rodovia e trazer um pouco mais de segurança e bem-estar para os andarilhos e demais usuários. (Adm.)

Conforme podemos observar nesses relatos do participante da pesquisa, as ações de vigilância utilizadas por essa concessionária de rodovia funcionam como um “dispositivo de segurança” no espaço pedagiado que, segundo Foucault (2008a), tem por finalidade planejar meios de agir onde se faz circulação. Em outras palavras, o dispositivo de segurança atua no gerenciamento dos riscos, perigos e crises presentes nos espaços de livre circulação que podem provocar instabilidades no contexto social (Foucault, 2008a). No caso da concessionária de rodovia em questão, essas ações de vigilância podem ser percebidas no relato do participante, quando menciona as aparentes ações de “cuidado” e de “proteção” dos transeuntes e andarilhos, servindo também como uma tecnologia de controle a serviço do Estado, cuja finalidade é organizar uma série de mecanismos capazes de reduzir as ocorrências “danosas” e aleatórias que esses sujeitos possam representar pelos acostamentos das rodovias em relação ao suposto “bem-estar” da população, ou biopolítica. Segundo Foucault (2008a, 2008b), a biopolítica pode ser compreendida como um conjunto de medidas que se ocupa com a gestão da população em geral, cuja finalidade é controlar e distribuir toda a multiplicidade humana pelas redes de inteligibilidade de poder e saber presentes nas capilaridades do espaço social. Portanto, a biopolítica é uma prática de governamentalidade que, sob o comando de poder do Estado, se ocupa com o conjunto de seres vivos constituídos em população e engloba, dentre outras, a saúde, a natalidade, as raças, as aglomerações e circulações de indivíduos visando o “bem-estar” social por meio de ações administrativas de “proteção” e “cuidado”.

Nesse sentido, podemos dizer que as câmeras de monitoramento, associadas às ações biopolíticas, funcionam como um dispositivo de segurança e “cuidado” nos espaços abertos da rodovia por onde circulam os andarilhos de estrada, contrastando, assim, com a vigilância disciplinar dos espaços fechados, como acontecia no panóptico, ou seja, um modelo prisional desenvolvido por Jeremy Bentham, que Foucault (1979) utilizou para demonstrar as relações de poder e saber incidindo sobre a disciplina dos sujeitos

nela inseridos. Desse modo, diferentemente do que acontecia no espaço fechado das prisões, onde cada ato praticado pelo sujeito era monitorado pelo olhar atento da vigilância disciplinar visando a produção de corpos dóceis e produtivos, as câmeras de monitoramento, instaladas em pontos estratégicos distribuídos ao longo de todo o trecho pedagiado, atuam especificamente nos espaços abertos de circulação, cujo objetivo não é a vigilância disciplinar dos sujeitos, mas o controle cuidadoso junto àqueles que transitam pela malha rodoviária. Sem necessitar de armas, violências físicas e coações materiais, essas câmeras de monitoramento controlam não apenas a circulação dos veículos em si, mas toda e qualquer forma de movimentação, inclusive a perambulação dos andarilhos pelos acostamentos da própria rodovia.

Nesse contexto, podemos considerar que as câmeras de monitoramento funcionam como vigilâncias móveis e múltiplas, pois observam sem serem observadas nas diversificadas redes de inteligibilidades distribuídas em espaços estratégicos ao longo do trecho pedagiado pela concessionária. Esses dispositivos de segurança e observação dispostos pelos espaços abertos da rodovia compõem, assim, um conjunto de ações biopolíticas, cuja finalidade é o controle da circulação dos indivíduos no sentido de impedir que determinadas circunstâncias de imprevisibilidade possam eclodir e ameaçar a gestão dos fluxos de movimentações no trecho pedagiado. Poder-se-ia dizer, então, que essas câmeras de monitoramento seriam semelhantes àquilo que Foucault (1984) descreve como o “olho perfeito a que nada escapa e centro em direção ao qual todos os olhares convergem” (p. 146).

Essa vigilância também parece demarcar todos os espaços de uma área a ser ordenada, de modo a não haver espaço perdido, nem interstício e margens livres, pois nada pode escapar ao olhar atento e tecnológico das câmeras de monitoramento que funcionam, nesse caso, como parte integrante da produção e do controle do fluxo humano por toda a extensão da rodovia. Assim, as câmeras de monitoramento e as centrais de observação instaladas pela concessionária nas sedes do trecho pedagiado, conforme verificado no relato, compõem de maneira integrada um conjunto de ações biopolíticas, visando o controle das circulações de andarilhos e demais indivíduos que transitam pelas rodovias ao longo do ano. Conforme também ficou claro no relato, cada ação, comportamento e atitude dos indivíduos parecem não escapar às sutilezas dessas câmeras de observação, que registram, capturam e transmitem para a central de vigilância e controle, localizada em suas sedes operacionais, os mínimos detalhes da movimentação sobre toda a superfície do

espaço pedagizado pela concessionária. No caso dos andarilhos de estrada, podemos dizer que essas câmeras de monitoramento e observação funcionam como tecnologias de controle distribuídas estrategicamente em pontos fixos e móveis por toda a extensão da rodovia para que nada escape ao seu olhar atento, ou seja, um poder múltiplo, automático e anônimo a atuar sobre o conjunto dessas movimentações contínuas e heterogêneas numa rede de fiscalização móvel, aberta e permanente.

No que se refere às abordagens operativas da concessionária pesquisada, podemos dizer que elas funcionam a serviço dessas tecnologias de controle para manter a sustentabilidade de gestão dos espaços abertos e monitorado das rodovias e contornar, assim, possíveis “rebeldias” que determinados grupos de andarilhos possam apresentar durante suas circulações pelos acostamentos. Nesse sentido, os SAUs e as viaturas de inspeção podem ser compreendidos aqui como uma extensão desses dispositivos de segurança, além de atuarem como instrumentos de “higienização” da rodovia por onde circulam os andarilhos e demais indivíduos considerados “perigosos” ou capazes de provocar certo “mal-estar” ou “miasmas”, que precisam ser devidamente inspecionados a fim de não contaminarem com suas “sujeiras” a limpeza e a assepsia do espaço pedagizado. Segundo Foucault (2008a), os dispositivos de segurança trabalham, criam, organizam, planejam e antecipam uma situação antes mesmo dela ocorrer num meio específico, ou seja, nos lugares em que se faz uma circulação de pessoas nos quais é preciso intervir objetivamente. Assim, uma das funções desses dispositivos de segurança seria garantir a ordem nos espaços públicos onde ocorre o fluxo de pessoas como nas ruas, rodovias e demais espaços abertos.

Trata-se, simplesmente de maximizar os elementos positivos, de poder circular da melhor maneira possível, e de minimizar, ao contrário, o que é risco e inconveniente, como o roubo, as doenças, sabendo perfeitamente que nunca serão suprimidos . . . O que é uma boa rua? É uma rua na qual vai haver, é claro, uma circulação dos chamados miasmas, logo das doenças, e vai ser necessário administrar a rua em função desse papel necessário, embora pouco desejável da rua . . . A rua vai ser também aquilo pelo que vão poder transitar os ladrões, eventualmente os amotinados, etc. (Foucault, 2008a, p. 26)

No que se refere às viaturas de inspeção, elas representam, metaforicamente, uma organização sanitária de controle e assepsia da superfície dos espaços pedagizados, abrangendo cada ato do indivíduo, sob o pretexto de assegurar a segurança e o “bem-estar” para todos os transeuntes. Assim, a presença dos andarilhos parece representar para a concessionária

a “sujeira” que precisa ser varrida do asfalto, pois se o “lixo” (andarilhos) não for depositado em locais “apropriados” (instituições assistenciais), a sua acumulação ou até mesmo decomposição, além de proporcionar dispêndios econômicos, pode prejudicar a imagem de uma estrada higienizada – limpa, organizada e segura – vendida e propagada nos meios de comunicação visual, como os *outdoors* instalados ao longo do trecho pedagizado, para justificar a relação custo/benefício para os usuários de automóveis (Nascimento, Justo, & França, 2009).

Por essas razões, as viaturas de inspeção, com a ajuda das câmeras, fazem a vigilância ostensiva da rodovia, assegurando a gestão do espaço e visando o mínimo de perturbações da ordem preestabelecida. É preciso assinalar também que o estereótipo que os andarilhos trazem consigo pelo espectro da desorganização, da sujeira e dos distúrbios psíquicos, conforme verificado no relato do participante, são extremamente necessários para o exercício do poder e para a racionalização das práticas de vigilância e controle pelos espaços abertos. Nesse sentido, da mesma forma que os miasmas e outros males que circulam pelas ruas da cidade são necessários para legitimar as gestões higienistas e sanitárias, a presença dos andarilhos pelos acostamentos das rodovias e sua suposta periculosidade para o fluxo de trânsito seguro nos espaços abertos também é necessária para justificar e fortalecer as estratégias de controle e vigilância que regem esse espaço aberto de circulação. Portanto, as abordagens operativas no contexto da rodovia pesquisada representam um conjunto de ações da biopolítica, que incluem ações de poder e produção de saber específicos sobre o fluxo da errância dos andarilhos, visando o rastreamento atento e o controle do fluxo de suas movimentações por toda a extensão do território pedagizado.

Quanto à observação diagnóstica verificada no relato do participante, ela parece funcionar como uma tecnologia de exame que permite avaliar, classificar e qualificar, mesmo a olho nu, os andarilhos circulantes pelo acostamento da rodovia e tomar as decisões cabíveis quando eles são identificados como indivíduos em sofrimento psíquico. Para Foucault (1984), a tecnologia de exame estabelece sobre os indivíduos uma visibilidade específica através da qual eles são diferenciados e pré-diagnosticados conforme o tipo de comportamento que apresentam no contexto social. Nessa técnica metódica de exame está comprometido todo um campo de saber e todo um tipo de poder produzindo pseudoverdades sobre o corpo e a subjetividade, cujo desdobramento é a elaboração de um arquivo pessoal completo com todos os detalhes

e minúcias de cada indivíduo a ser normalizado nessa rede de inteligibilidade. Isso fica claro no relato do participante quando o mesmo classifica e diagnostica os andarilhos como “psicóticos”, “loucos”, “agressivos”, que “falam sozinhos”, colocando a vida deles e a de outras pessoas em risco, exigindo, portanto, uma intervenção “terapêutica”, no sentido de aplinar as intensidades psíquicas ou as irregularidades comportamentais que eles representam aos olhos do senso comum.

A presença dessa observação diagnóstica, verificada nesse trecho do relato do participante, indica que o modo de compreensão acerca dos andarilhos de estrada pode estar relacionado a essa condição objetificante da sociedade, com tendências homogeneizadoras produzidas pelo saber médico enraizado no imaginário social da cultura brasileira e produtoras de sentidos psicopatologizantes nos processos de subjetivação. Em outras palavras, essa tendência cultural de psicopatologizar o indivíduo e a sociedade é resultado das relações de poder e saber médico sobre a vida na produção de “verdades”, a partir da apropriação das práticas de confissão eclesiástica do século XVIII, que detinha poder e saber sobre o corpo e a mente de cada indivíduo, conforme destacou Foucault (1988). Nessa prática de confissão, o indivíduo delegava ao sacerdote poder e saber sobre seu corpo e sua subjetividade, para que este pudesse elaborar as “verdades” de si, no sentido de apaziguar seus conflitos internos, visando sua homeostase psíquica.

Assim, com a apropriação desse saber médico psicopatologizante sobre o corpo e a mente dos indivíduos, toda a forma de conduta que escape aos padrões convencionais de “normalidade” deve ser ajustada pelas vias psicofarmacológicas e/ou psicoterápicas para regular os sintomas e normalizar a vida por meio do biopoder. Segundo Foucault (1979), o biopoder é uma ação objetivante e ao mesmo tempo subjetivante sobre a vida de cada indivíduo e está presente nas redes de inteligibilidade por meio do entrecruzamento nos campos de força do poder e do saber na produção de “verdades”. Vale ressaltar que enquanto o biopoder visa ações de domínio e regulação do corpo para obter a subjugação de cada indivíduo distribuído no espaço social, a biopolítica vai se encarregar de expandir essas mesmas ações para todo o conjunto da população de maneira homogeneizante e globalizante, para que nada fuja aos domínios de sua gestão espacial controlada pelos dispositivos de segurança (Foucault, 2008a, 2008b).

Assim, a observação diagnóstica, identificada no relato do participante dessa pesquisa, parece compor um roteiro normalizante disseminado pelo

saber médico que, associado ao biopoder, subjuga, ordena e classifica cada indivíduo conforme os níveis de “normalidade” ou “anormalidade” que apresenta no espaço social. No caso dos andarilhos de estrada em questão, o relato do participante também deixa claro sua tendência diagnóstica quando afirma que eles são portadores de uma vida doentia, degradada, sem valor ou indigna de ser vivida. Nesse contexto, a observação diagnóstica parece se apropriar do discurso homogeneizante do saber médico na produção de “verdades” para categorizar os andarilhos, pois na medida em que os identifica como “loucos”, pela forma como se apresentam pelos acostamentos da rodovia, psicopatologiza sua conduta e classifica sua estrutura mental com o auxílio das câmeras de controle e vigilância instaladas ao longo do trecho pedagiado. Daí a formação de uma série de códigos para a individualidade estabelecidos pela tecnologia de exame que, segundo Foucault (1984), permitem transcrever e homogeneizar os indivíduos em “código físico da qualificação, código médico dos sintomas” (p. 158).

Nesse sentido, a observação diagnóstica, pautada pelas câmeras de monitoramento, examina a circulação dos indivíduos pela rodovia e atua junto à concessionária como efeito e objeto de poder, assim como efeito e objeto de saber, sobre a vida dos andarilhos, exigindo procedimentos e intervenções para a manutenção do controle contínuo e permanente do espaço aberto pedagiado. Isso explicaria em parte o porquê dos andarilhos de estrada, ao serem identificados como portadores de algum comportamento visto como anormal, serem encaminhados para os albergues das cidades mais próximas pelas viaturas de inspeção, pois uma das finalidades da observação diagnóstica é fazer de cada indivíduo um “caso” único a ser diagnosticado e que sirva como um objeto epistemológico nas produções de saber.

Essas reflexões nos permitem considerar que as ações de vigilância utilizadas pela concessionária combinam tanto as câmeras de monitoramento e viaturas de inspeção quanto a observação diagnóstica no controle do fluxo e das movimentações humanas pelos espaços abertos da rodovia onde se encontram também os andarilhos de estrada. Ambas têm por finalidade o rastreamento específico e globalizante das ações do indivíduo, tornando-o objeto constante de investigação e intervenção, onde as dimensões de tempo, espaço e movimento são levadas em consideração para o pleno exercício do biopoder na normalização da vida.

**Categoria II. Medidas administrativas:** são os procedimentos que a concessionária desenvolve para a gestão do fluxo das movimentações dos andarilhos

pela rodovia. Tais medidas incluem a catalogação estatística, as ações preventivas e o estabelecimento de parcerias institucionais com os albergues das cidades mais próximas, para onde são encaminhados esses indivíduos quando são diagnosticados com algum problema de ordem física e/ou psíquica detectados na observação diagnóstica, conforme destacamos a seguir.

*Catálogo estatístico:* consiste em uma ficha de cadastramento pessoal dos andarilhos, com sua identificação, registro de origem e destino, além de informações básicas sobre sua vida. As informações são inseridas num banco de dados estatísticos, cuja finalidade é o mapeamento do fluxo desses indivíduos que transitam pela rodovia ao longo do ano, conforme o relato a seguir:

Tivemos muitas reclamações dos proprietários das redes de *fast food* que não queriam ver esse tipo de pessoas [andarilhos] em suas imediações porque queimava o filme [sic] da empresa com os usuários dos serviços . . . A partir daí, elaboramos, então, uma ficha de cadastramento para os andarilhos que é utilizada pelas viaturas de inspeção para fazer um levantamento do número de andarilhos que transitam por esse trecho pedagiado. . . Isso permitiu que pudéssemos comparar o número de vezes que cada um deles passam por aqui e saber por quais lugares andam com mais frequência. (Adm.)

*Ações preventivas:* são medidas que têm por finalidade a redução do número de acidentes envolvendo os andarilhos no trecho pedagiado, segundo o relato do dirigente. O protocolo básico de ações preventivas prevê a distribuição de coletes de sinalização noturna, em parceria com as viaturas de inspeção, o SAU e trabalhadores responsáveis pela manutenção da limpeza dos acostamentos da rodovia.

Depois que conversamos com eles [andarilhos], são orientados a passar em um dos postos do SAU para receberem um sanduíche e um colete de sinalização, que é oferecido gratuitamente. O objetivo é a prevenção para que os veículos que trafegam à noite possam identificá-los e com isso evitar a possibilidade de envolvimento em acidentes. Para isso, contamos também com a ajuda dos trabalhadores que fazem a limpeza dos acostamentos do trecho pedagiado que, nos casos mais graves, acionam o SAU, que decidirá o que fazer com eles... alguns são encaminhados para as instituições assistenciais, que irão resolver a situação deles. Quando não apresentam perturbações ou coisa parecida, as viaturas os deixam seguir. (Adm.)

*Parcerias institucionais:* são estratégias políticas estabelecidas com os albergues noturnos e instituições assistenciais das cidades visando o encaminhamento

dos andarilhos que apresentam algum tipo de enfermidade psíquica ou orgânica identificada na observação diagnóstica. Sob o pretexto de estar “preocupado” com o “bem-estar” desses indivíduos, o relato do dirigente parece revelar um discurso higienista na intenção de limpar da rodovia a sujeira que eles representam e que pode causar má impressão administrativa junto aos demais transeuntes que trafegam com seus automóveis. Exemplo:

Temos contatos com muitos albergues noturnos das principais cidades que cortam a rodovia para que, no caso de alguma necessidade emergencial, possamos encaminhar os andarilhos até eles para uma assistência que a concessionária não pode oferecer. . . Então, acreditamos que os albergues municipais, com sua equipe de assistência social, podem oferecer um serviço de atendimento mais qualificado e encaminhamento deles para ambulatórios de saúde, quando for o caso. Essas medidas só são tomadas quando eles apresentam comportamentos agressivos ou alterados. . . Nos demais casos, quando não causam problemas, deixamos eles seguirem pelo acostamento após a abordagem da viatura de inspeção. (Adm.)

As medidas administrativas identificadas no relato do participante estão relacionadas aos processos de normalização social quando classifica, quantifica, separa e distribui os andarilhos de estrada segundo os interesses políticos da própria concessionária em questão. Segundo Ewald (2000), a normalização social tem por finalidade estabelecer objetivos e procedimentos a serem distribuídos no espaço social por meio de uma multiplicidade de efeitos que fixa, unifica e separa o indivíduo objetivamente pela comparação e pela naturalização das diferenças onde a normalidade e a anormalidade, inclusão e exclusão, por exemplo, são condições fundamentais para a sua operacionalidade. Foucault (2008a) esclarece que o ponto fundamental para a efetividade dos processos de normalização não é o normal e o anormal, mas a norma prescritiva propriamente dita. Segundo o autor, a norma identifica e determina, também, a demarcação dessas instâncias aparentemente contraditórias, pois é a partir do estudo da normalidade que ela se fixa e desempenha sua função operativa na anormalidade, naturalizando, assim, os contrastes sociais.

Isso fica claro no relato do participante, quando ele afirma que a concessionária de rodovia estabelece uma catalogação estatística dos andarilhos no trecho pedagiado e a partir daí os mantém pelos acostamentos das rodovias ou os encaminham para os albergues das cidades mais próximas quando apresentam alguma forma de sofrimento psíquico. Nesse caso, poder-se-ia dizer que as ações normalizadoras põem em execução suas funções operacionais relacionando os

atos, os desempenhos e os comportamentos singulares “a um conjunto, que é ao mesmo tempo campo de comparação, espaço de diferenciação e princípio de uma regra a seguir” (Foucault, 1984, p. 152).

No caso da catalogação estatística e a inserção dos andarilhos no banco de dados da concessionária, essas medidas têm por finalidade medir os desvios, determinar os níveis de normalidade ou anormalidade e fixar os lugares que eles devem ocupar segundo esses critérios preestabelecidos. Nesse contexto de operacionalidade, podemos considerar que a normalização social funciona também como um dispositivo de segurança que utiliza as medidas estatísticas para determinar uma série indefinida de elementos que se deslocam, cujo controle só pode ser regularizado por essas técnicas de probabilidade que antecipam toda uma série de acontecimentos possíveis, que podem ser regularizados num espaço multivalente e transformável. Portanto, a catalogação estatística como medida administrativa de quantificação dos andarilhos tem por finalidade a elaboração de *dossiês* sobre a vida deles pelos acostamentos das rodovias e, associada à operacionalidade da norma, conduz a uma homogeneidade inicial a partir da qual se estabelece a diferenciação e a individuação que separa, organiza e os distribui objetivamente por todo o espaço social (Nascimento, Justo, & França, 2009).

É por essa razão que os andarilhos catalogados como sendo “pacíficos” têm o passe “livre” para circular pelos acostamentos da rodovia por um *laissez-aller* estratégico da sanção normalizadora, no sentido de deixar as coisas fluírem para pôr em funcionamento sua operacionalidade, pois é a presença deles nesse espaço aberto de circulação que garante a efetivação de suas estratégias homogeneizadoras no controle do território. Em outras palavras, a norma controla e deixa as circulações se fazerem, se deslocarem sem cessar, separando as boas das ruins, mas “de uma maneira tal que os perigos inerentes a essa circulação sejam anulados” (Foucault, 2008a, p. 85). Por meio dessa catalogação, opera-se uma diferenciação que não é a da ordem dos atos, mas a dos próprios andarilhos, no sentido de conhecer sua natureza e personalidade para classificá-los conforme os parâmetros estabelecidos de normalidade e anormalidade presentes nas redes de inteligibilidade do poder e do saber no espaço social.

Quanto às ações preventivas, elas têm como finalidade evitar que certos acontecimentos ocorram no espaço aberto da rodovia demarcado pelas ações de controle e vigilância e parecem se ocupar, nesse caso, com questões relacionadas à “segurança” dos andarilhos na rodovia e encaminhamento à assistência

social quando apresentam algum problema de saúde. Isso pode ser constatado claramente no relato, quando o participante nos revela sobre as ações das viaturas de inspeção e a distribuição do colete de sinalização oferecido aos andarilhos sob a alegação de prevenir acidentes. Tais ações preventivas acabam por funcionar como estratégias de demarcação e separação dos andarilhos, que podem continuar andando pelos acostamentos da rodovia, daqueles outros que devem ser encaminhados para os albergues ou assistência social por meio da abordagem operativa e da observação diagnóstica, que os classificam como potenciais ameaçadores à ordem preestabelecida. Isso significa dizer que essas ações preventivas articuladas com as ações de vigilâncias visam, sobretudo, a “gestão dos riscos” e o controle de todo o espaço aberto da rodovia por onde circulam os andarilhos de estrada.

De acordo com Castel (1987), a “gestão dos riscos” tem por finalidade rastrear os sujeitos e administrá-los de acordo com o grau de risco ou perigo que possam apresentar no contexto social, no sentido de evitar possíveis transtornos ao poder do Estado. Segundo este autor, o risco não se relaciona à existência de um determinado perigo, mas à probabilidade do aparecimento de comportamentos indesejáveis que alguns grupos de pessoas representam no espaço social, enquanto o perigo remete ao imponderável, porque não há como aplicar um cálculo de probabilidade e antecipar o seu acontecimento. Em outras palavras, o risco se insere dentro de uma ordem contida na ação humana deliberada e indica a possibilidade de seu acontecimento eclodir a partir do comportamento apresentado pelo indivíduo. No contexto da concessionária de rodovia pesquisada, podemos considerar que as ações preventivas associadas à catalogação estatística atuam de forma integrada no rastreamento e no cálculo dos riscos que os andarilhos e demais transeuntes podem representar, controlando, assim, as atitudes ou comportamentos que possam vulnerabilizar a gestão do espaço pedagiado, ou seja, o foco principal é controlar o fluxo de circulação na rodovia e antecipar que determinadas probabilidades previsíveis de riscos possam acontecer.

Vale dizer que esse binômio combinatório catalogação-prevenção inclui tanto a sanção normalizadora, quanto os dispositivos de segurança, num conjunto integrado de ações presentes nas redes de inteligibilidade produzidas pelos campos de força do poder e do saber. Foucault (2008a) endossa essa argumentação quando afirma que os dispositivos de segurança sempre trabalham, criam, organizam e planejam um meio de agir antes mesmo de a ação ter sido formada e isolada. No caso específico dos

andarilhos, podemos dizer que quanto maior for a aglomeração deles na rodovia pedagiada, maior será a probabilidade de surgimento de riscos a serem antecipados por meio das ações de vigilância e das medidas administrativas.

Quanto às parcerias institucionais estabelecidas pela concessionária da rodovia, elas também podem ser analisadas como uma estratégia política para os efeitos da sanção normalizadora, uma vez que, ao “acolher” os andarilhos em seus territórios de assistência por tempo determinado, os redistribuem pelos acostamentos da rodovia para continuarem sendo elementos objetivos das ações da biopolítica. Tais parcerias institucionais funcionam, assim, como mecanismos de controle das supostas “anormalidades” que alguns andarilhos podem apresentar sob a vigilância atenta e cuidadosa das câmeras de monitoramento, da observação diagnóstica e nas abordagens operativas das viaturas de inspeção cujas funções, como vimos, visam o controle e a higienização do espaço pedagiado para que determinados riscos sejam evitados. Isso pode ser constatado nitidamente quando o participante da pesquisa relata que as medidas de encaminhamento para as instituições assistenciais são tomadas quando os andarilhos “apresentam comportamentos agressivos [sic]” que podem pôr em risco os demais transeuntes que circulam nesse espaço aberto de circulação rodoviária.

Nesse contexto, podemos dizer que a concessionária de rodovia, em parceria com as instituições de cuidado, contribui para a efetividade da sanção normalizadora dos andarilhos de estrada, pois, após receberem uma intervenção assistencial mínima, são redistribuídos para os acostamentos das rodovias visando manter o equilíbrio nos campos de força do poder e do saber que regula a gestão da vida em movimento (Foucault, 2008a). Portanto, ao incorporar em seu discurso a ideia de encaminhar aqueles considerados “enfermos” do corpo ou da mente para esses lugares de homogeneização terapêutica (instituições assistenciais), a concessionária atua como um dispositivo de segurança a serviço da biopolítica na gestão de vida dos andarilhos, sem modificar por si mesma os objetos de sua intervenção objetiva nesse espaço aberto de circulações totalmente heterogêneas.

### **Considerações finais**

Os resultados dessa pesquisa acenam para um aprofundamento no estudo acerca dessa temática junto a outras concessionárias de rodovias para que

possamos verificar se as ações de vigilância e as medidas administrativas identificadas na análise desse trabalho também atuam de maneira semelhante. Para tanto, temos que levar em consideração não somente as concessionárias de rodovias, mas as opiniões dos próprios andarilhos de estrada que transitam por elas e conhecem bem essa realidade pautada pelo monitoramento contínuo do espaço pedagiado.

O relato do participante parece revelar um discurso discriminatório em relação aos andarilhos de estrada, carecendo também de maiores aprofundamentos com outros gestores de rodovias para termos um conjunto maior de informações que permita uma análise mais intensa sobre essa temática voltada para essas tecnologias de controle. Em síntese, podemos dizer que os dados de nossa pesquisa acenam para uma problemática sutil de controle e monitoramento do fluxo de circulação dos andarilhos pelos espaços abertos da rodovia, que requer mais atenção e análise crítica, incluindo nesse debate o próprio direito de ir e vir dos andarilhos, que pode ser tolhido pelas ações de vigilância.

No caso da concessionária pesquisada, isso pode ser constatado pelas câmeras de monitoramento que, ao detectar quaisquer comportamentos suspeitos que possam representar risco ou comprometer a política higienista da rodovia, acionam, por meio de seus observadores, as viaturas de inspeção para uma abordagem operativa, compondo, assim, um conjunto de forças visando o controle e, às vezes, a circulação dos andarilhos e demais transeuntes na extensão do trecho pedagiado na qual as medidas administrativas exercem uma função estratégica. Vale dizer que além da catalogação estatística que compõe um banco de dados sobre a vida desses indivíduos, as ações preventivas e as parcerias institucionais operam de maneira integrada com as ações de vigilância, cuja finalidade é o controle e o domínio de todo o território pedagiado.

No que se refere às medidas administrativas, elas funcionam em conjunto com as ações de vigilância no controle do espaço aberto das rodovias, formando, assim, uma parceria indissociável na arte da distribuição e organização da vida dos andarilhos por toda extensão do trecho, contribuindo, assim, para sua permanência e continuidade por esses espaços abertos, anônimos e desterritorializados. Assim, inseridos nesses espaços abertos de controle das movimentações onde se encontram também os dispositivos de segurança, os andarilhos de estrada são constantemente observados para não desestabilizarem essa gestão social da concessionária que, articuladas com as redes de inteligibilidade nos campos de força

do poder e do saber, representa um dos capilares estratégicos para a efetividade da norma na supervisão e distribuição desses indivíduos pelo espaço anônimo da rodovia por onde circulam também o silêncio, a incerteza e a solidão das multiplicidades humanas.

### Referências

- Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Castel, R. (1987). *A gestão dos riscos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves.
- Ewald, F. (2000). *A norma e o Direito*. Lisboa: Vega.
- Foucault, M. (1979). *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal.
- Foucault, M. (1984). *Vigiar e punir*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Foucault, M. (1988). *História da sexualidade I*. Rio de Janeiro: Graal.
- Foucault, M. (2008a). *Segurança, território, população*. São Paulo: Martins Fontes.
- Foucault, M. (2008b). *Nascimento da biopolítica*. São Paulo: Martins Fontes.
- Justo, J. S. (2011). *Andarilhos e trecheiros*. Maringá, PR: Eduem.
- Justo, J. S. & Nascimento, E. C. (2012). Road wanderers in Brazil: a study on modern psychosocial human mobility. *International Journal of Sociology and Anthropology*, 4(5), 165-171.
- Nascimento, E. C. (2008). *Nomadismos contemporâneos*. São Paulo: Editora Unesp.
- Nascimento, E. C., Justo, J. S., & França, S. A. M. (2009). Errância e normalização social: um estudo sobre andarilhos de estrada. *Psicologia em Estudo*, 14(4), 641-648.
- Nascimento, E. C. & Justo, J. S. (2014a). Andarilhos de estrada e os serviços sociais de assistência. *Psico*, 19(2), 253-263.
- Nascimento, E. C. & Justo, J. S. (2014b). Entidades filantrópicas e religiosidade na compreensão da errância no contemporâneo. *Psicologia em Estudo* (Maringá), 19(1), 59-69.
- Nascimento, E. C. & Justo, J. S. (2014c). Assistência social e práticas institucionais no atendimento a andarilhos de estrada. *Estudos de Psicologia* (Campinas), 31(4), 573-582.
- Nascimento, E. C. & Justo, J. S. (2015). Andarilhos de estrada segundo os relatos de trabalhadores assistenciais. *Psicologia & Sociedade*, 27(1), 221-230.
- Richardson, R. J. (2010). *Pesquisa social: métodos e técnicas*. São Paulo: Atlas.
- Submissão em: 13/09/2016
- Revisão em: 12/07/2018
- Aceite em: 05/11/2018
- Eurípedes Costa Nascimento* é pós-doutorando em Psicologia e Sociedade pela Universidade Estadual Paulista, Campus de Assis. Departamento de Psicologia, Evolutiva, Social e Escolar.  
<http://orcid.org/0000-0002-7740-0083>
- Endereço para correspondência: Avenida Marechal Deodoro, 366. CEP: 19806-140. Assis/SP, Brasil.  
E-mail: [nascimentoec@gmail.com](mailto:nascimentoec@gmail.com)
- José Sterza Justo* é Livre-Docente em Psicologia e Sociedade pela Universidade Estadual Paulista, Campus de Assis. Departamento de Psicologia, Evolutiva, Social e Escolar.  
<http://orcid.org/0000-0002-5472-9900>  
E-mail: [sterzajusto@yahoo.com.br](mailto:sterzajusto@yahoo.com.br)