

GILBERTO DA MOTTA E SILVA NETTO

**“CONFIAR DESCONFIANDO”: VULNERABILIDADE, RISCO E PRODUÇÃO DE
SEGURANÇA NA ATIVIDADE DOS TAXISTAS DA CIDADE DO RECIFE**

RECIFE

2011

GILBERTO DA MOTTA E SILVA NETTO

**“CONFIAR DESCONFIANDO”: VULNERABILIDADE, RISCO E PRODUÇÃO DE
SEGURANÇA NA ATIVIDADE DOS TAXISTAS DA CIDADE DO RECIFE**

Dissertação apresentada ao Programa de
Pós-graduação em Sociologia da UFPE, como requisito
parcial para a obtenção do título de mestre
Orientador: Prof. Dr. José Luiz Ratton de Amorim Jr

RECIFE

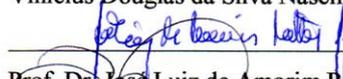
2011

Ata da Sessão de Defesa de Dissertação de GILBERTO DA MOTTA E SILVA NETTO do Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco.

Aos vinte e oito dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e onze, reuniram-se na Sala de Seminários do 12º andar do prédio do Centro de Filosofia e Ciências Humanas, os membros da Comissão designada para a **Defesa de Dissertação de GILBERTO DA MOTTA E SILVA NETTO**, intitulada **“CONFIAR DESCONFIANDO”: VULNERABILIDADE, RISCO E PRODUÇÃO DE SEGURANÇA NA ATIVIDADE DOS TAXISTAS DA CIDADE DO RECIFE**. A Comissão foi composta pelos Professores: **Prof. Dr. José Luiz de Amorim Ratton Júnior (Presidente/Orientador); Profa. Dra. Patrícia Bandeira de Melo - Titular Externa (FUNDAJ); Prof. Dr. Josimar Jorge Ventura de Moraes – Titular Interno (PPGS/UFPE)**. Dando início aos trabalhos, o **Prof. Dr. José Luiz Ratton** explicou aos presentes o objetivo da reunião, dando-lhes ciência da regulamentação pertinente. Em seguida, passou a palavra ao autor da Dissertação, para que apresentasse o seu trabalho. Após essa apresentação, cada membro da Comissão fez sua arguição, seguindo-se a defesa do candidato. Ao final da defesa, a Comissão Examinadora retirou-se, para em secreto deliberar sobre o trabalho apresentado. Ao retornar, o **Prof. Dr. José Luiz Ratton**, presidente da mesa e orientador do candidato, solicitou que fosse feita a leitura da presente Ata, com a decisão da Comissão **aprovando a Dissertação por unanimidade**. E, nada mais havendo a tratar, foi lavrada a presente Ata, que vai assinada por mim, secretário do Programa, pelos membros da Comissão Examinadora e pelo candidato. Recife, 28 de fevereiro de 2011.



Vinicius Douglas da Silva Nascimento – Secretário



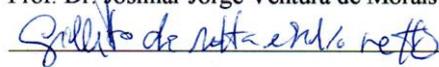
Prof. Dr. José Luiz de Amorim Ratton Júnior



Profa. Dra. Patrícia Bandeira de Melo



Prof. Dr. Josimar Jorge Ventura de Moraes



Gilberto da Motta e Silva Netto

Catálogo na fonte

Bibliotecária Divonete Tenório Ferraz Gominho CRB-4 985.

S586c Silva Netto, Gilberto da Mota e

“Confiar desconfiando”: vulnerabilidade, risco e produção de segurança na atividade dos taxistas da cidade do Recife / Gilberto da Motta e Silva. - Recife: O autor, 2011.

141 f. : Il., 30 cm.

Orientador : Prof. Dr. José Luiz Ratton de Amorim Jr.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós –Graduação em Sociologia, 2011.

Inclui bibliografia.

1. Sociologia. 2. Profissionais – Taxistas. 2. Confiança. 3. Riscos. Aprendizagem. 4. Recife (PE). I. Amorim Jr., José Luiz Ratton de. (Orientador). II. Título.

2. 301 CDD (22.ed.)

UFPE (CFCH2011-59)

RESUMO

O problema da vulnerabilidade e riscos relacionados à atividade profissional vem chamando a atenção para a importância de compreender os padrões e dinâmicas desse fenômeno nos diversos contextos. No caso dos taxistas, a necessidade de estabelecer formas de auto-proteção em interações rápidas com desconhecidos implica a avaliação dos riscos e estratégias para minimizá-los, entre as quais se destaca aquelas ligadas à seleção e avaliação de passageiros, que é realizada através da busca de propriedades garantidoras da confiança para essa relação. Como a maior parte dessas propriedades não podem ser diretamente observadas, os taxistas buscam sinais emitidos pelos passageiros que possam indicar a sua confiabilidade, de modo que possam ser então classificados como bons ou maus. Nessa perspectiva, busquei identificar que propriedades e sinais são observados pelos taxistas e as estratégias utilizadas para identificá-los. Para fazê-lo, optei por um recorte qualitativo e realizei a coleta de informações através das técnicas de levantamento bibliográfico, da realização de nove entrevistas semi-estruturadas e do desenvolvimento de um grupo focal. A partir desses procedimentos pude perceber que são considerados mais importantes sinais relativos ao comportamento dos passageiros, tidos como mais difíceis de serem imitados por aqueles que tentam se passar por bons passageiros (olhar, expressão corporal, linguagem etc). A análise das entrevistas e do grupo focal indicou, ainda, que as habilidades avaliativas e a capacidade de desenvolver e aplicar estratégias são desenvolvidas na vivência da profissão, tendo grande relevância as experiências negativas vivenciadas com maus passageiros, e a troca de informações com colegas de profissão. Este aprendizado, porém, não ocorre de forma isolada, fazendo parte de um aprendizado mais amplo que diz respeito à inserção dos taxistas na profissão. Utilizei nessa pesquisa a perspectiva neorracionalista da confiança baseado nos estudos de Gambetta e Hamill (2005), Gambetta e Bacharach (1999), Hardin (2002), preocupados com um tipo específico de confiança que Hardin (2002) chama interesse encapsulado, no qual as expectativas daquele que confia dependem do acesso a certas motivações daquele no qual se confia. Essa perspectiva teórica mostrou-se bastante útil, configurando-se em uma importante ferramenta para o estudo de interações face-a-face que envolvem tomada de decisão em situações de exposição ao risco e vulnerabilidade.

Palavras-chave: Vulnerabilidade. Confiança. Confiabilidade. Neorracionalismo

ABSTRACT

The matter of vulnerability and risks of professional activities has been calling attention to the importance of comprehending the patterns and dynamics of these phenomenon in several different contexts. Concerning to taxi drivers, the need to establish forms of self-protection in quick interactions with unknown people means evaluation of risks and strategies to minimize them, among which stand out those related probing and screening of passengers, carried through searching of trust warranting proprieties. Faced by the impossibility of directly observation of the majority of the proprieties, taxi drivers resort to observation of signs emitted by passengers, that might indicate their trustworthiness and classify them as bona-fide or aggressors. From this approach, I have tried to identify which proprieties and signs are assessed by taxi drivers and what are the strategies to identify them. To do so, I have chose a qualitative *corpus* and made the data gathering thought bibliographic research, nine semi-structured interviews and a focal group meeting. I could then realize that drivers consider as more important the signals connected to customers behavior, those perceived as hard to fake by mimicry (look, body expression, oral expression, etc). Besides that, interview and focal group meeting analysis have indicated that evaluative skills and ability to create and use strategies are developed in the experience of the profession, in wich the bad experiences with mimics and information exchange with another taxi drivers are especially relevant. This learning does not happen alone, it is ratter part of a wider process concerning to the initiation in the profession. I have used in this dissertation the neorracionalist approach of trust, based on Gambetta and Hamill (2005), Gambetta and Bacharach (1999) and Hardin (2002), each of them concerned with an specific type of trust, called by Hardin encapsulated trust, regarding to a situation where the truster's expectations depend on assessments of certain motivations of the trusted. This theoretical account has proved itself pretty useful, becoming an important tool to the study of face-to-face interactions that involve decision making in situations of risk exposure and vulnerability.

Keywords: Vulnerability. Trust. Trustworthiness. Rational choice

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1 - CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA E METODOLOGIA	14
1.1 CIDADE, RISCO E CONFIANÇA.....	15
1.1.1 Taxistas e interações de risco	22
1.2 POR UMA EXPLICAÇÃO RACIONAL DA CONFIANÇA	25
1.2.1 Confiança e confiabilidade: a avaliação situacional de propriedades específicas	27
1.2.2 Confiança e interesse encapsulado	28
1.2.3 Avaliação de confiabilidade: aprender a confiar	31
CAPÍTULO 2 CARACTERIZAÇÃO DA PROFISSÃO DE TAXISTA	35
2.1 TIPOS DE TAXISTA	39
2.2 RISCOS DO TAXIAR.....	40
2.2.1 Instabilidade rotina/renda	41
2.2.2 Acidentes e doenças	42
2.2.3 Violência no trabalho	43
2.3 VULNERABILIDADE: FATORES DE RISCO.....	44
2.3.1 Ambiente de trabalho e vulnerabilidade	44
2.3.2 Horários e locais	44
2.3.3 Estresse e fadiga	45
2.3.4 Passageiros-problema	46

2.4 VULNERABILIDADE: DADOS E SUB-NOTIFICAÇÃO.....	47
2.4.1 Padrão de ataques	48
2.5 PROTEÇÃO E AUTO-PROTEÇÃO.....	50
2.6 LOCUS DA PESQUISA: RECIFE E O SISTEMA DE TRANSPORTE.....	53
2.6.1 Sistema de transporte coletivo e o problema do trânsito	54
2.6.2 Sistema de táxi em Recife	55
CAPÍTULO 3 - TAXIANDO EM RECIFE: ROTINA, RISCOS E AVALIAÇÕES	60
3.1 TRAJETO METODOLÓGICO.....	60
3.1.1 Entrevistas Semi-estruturadas	62
3.1.2 Grupo focal	64
3.2 TAXISTAS DE RECIFE	66
3.3 PERSPECTIVAS SOBRE O TAXIAR	74
3.4 RISCOS E PROBLEMAS	76
3.4.1 Rotina instável, renda instável	78
3.4.2 O trânsito como problema	82
3.4.3 A violência como problema	84
3.5 ESTRATÉGIAS DE PRECAUÇÃO	88
3.5.1 Mapeamento de riscos	88
3.5.2 Produção de segurança no ponto de táxi	92
3.5.3 Rádio-táxi como estratégia de auto-proteção	94
3.6 ESTRATÉGIAS DE SELEÇÃO – “BANDIDO NÃO TEM ESCRITO	

NA TESTA”.....	97
3.6.1 Observar o passageiro.....	98
3.6.2 Uma boa conversa.....	100
3.6.2.1 Checar o local de destino	100
3.6.2.2 Negociar o valor da corrida	101
3.7 AVALIAÇÃO DENTRO DO TÁXI: “CONFIAR DESCONFIANDO”	101
3.7.1 Conversa de taxista: estratégia de sondagem e monitoramento.....	102
3.7.2 Questionar roteiros incertos.....	103
3.7.3 Monitoramento do comportamento do passageiro.....	105
3.8 CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO: PROPRIEDADES DE CONFIABILIDADE E SINAIS.....	105
3.9 TEORIA DOS SINAIS: O PASSAGEIRO ENTRA EM CENA.....	110
3.10 NEGAR E ENCERRAR CORRIDAS – DILEMAS NA PRODUÇÃO DE SEGURANÇA	111
CAPÍTULO 4 - PROCEDIMENTOS RACIONAIS E PROCESSOS DE APRENDIZAGEM.....	114
4.1 ESTRATÉGIAS DE PROTEÇÃO: RACIONALIDADES COTIDIANAS.....	115
4.1.1 Estratégias de precaução.....	116
4.1.2 Gerenciamento de impressões e monitoramento do passageiro.....	118
4.1.3 Aparatos tecnológicos de segurança.....	120
4.1.4 Auto-proteção e racionalidade.....	122
4.2 APRENDIZAGEM	125

4.2.1 Coisa de principiante.....	125
4.2.2 Aprender a duvidar.....	128
4.2.3 Experiências negativas.....	130
4.2.4 Troca de informações.....	131
4.3 APLICAÇÃO DE ESTRATÉGIAS: HABILIDADES EM AÇÃO.....	132
4.4 APRENDER A TAXIAR.....	134
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	137
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	141

INTRODUÇÃO

No Brasil, os estudiosos que procuraram mensurar os impactos da criminalidade sobre populações específicas vêm apontando para a carência atual de dados que permitam avaliar o problema de maneira adequada (PAES-MACHADO E LEVENSTEIN, 2000; SOUZA, 2006). No entanto, considerações gerais a respeito da profissão, que se repetem dadas as semelhanças e contextos urbanos das grandes metrópoles, permitem o desenvolvimento de reflexões capazes de jogar luz sobre o fenômeno.

As definições e descrições mais correntes de ambientes de trabalho discorrem acerca de espaços que possuem estruturas físico-geográficas que demarcam e definem o espaço/ambiente de trabalho, ou seja, o lugar onde se dá a atividade de trabalho. Esses locais são vistos como de relativa segurança para o trabalhador, principalmente pela limitação espacial e rotinização das atividades e pela circulação limitada de pessoas “estranhas”. Entende-se que essas circunstâncias possibilitam o mapeamento prévio de grande parte das situações de risco e a limitação de eventos novos e não esperados (PAES-MACHADO & LEVENSTEIN, 2000).

Entretanto, quando a atividade em questão é a dos taxistas, essas condições não se verificam, já que estes trabalham nas ruas, lugares abertos e de intensa circulação de pessoas, e precisam, para realizar sua atividade, andar com pessoas desconhecidas. Também contribuem para a redução da segurança do taxista o fato de que, costumam carregar dinheiro em espécie, percorrer locais com pouca vigilância, muitas vezes nos horários da noite e da madrugada – tudo isso sozinhos.

Essas condições colocam os taxistas numa situação de indefinição e de pouco controle sobre a sua própria segurança. Eles lidam todos os dias com novas situações – diferentes passageiros, horários e roteiros, diminuindo, sensivelmente, a previsibilidade da rotina de trabalho, o que produz conseqüências sobre sua segurança. Aliadas a tais condições, a forte concorrência, principalmente nos grandes centros urbanos, implica uma disputa por uma clientela escassa e a incerteza quanto à remuneração diária. Diante dessas circunstâncias os taxistas se tornam mais vulneráveis, já que são pressionados a circular por locais/horários que

favorecem uma maior vitimização, e, de certa forma, são pressionados a aceitar passageiros que não levariam se a decisão se baseasse apenas na preocupação com a segurança (GAMBETTA & HAMILL, 2005).

Isso é ainda mais importante em cidades com altos índices de criminalidade economicamente motivada, nas quais os riscos de vitimização para os taxistas são maiores. Nessas condições, é necessário, aos taxistas, estabelecer mecanismos próprios de auto-proteção que garantam o exercício da atividade diária. Como saber se um passageiro é potencialmente perigoso? Como definir o nível de vulnerabilidade a que estão expostos ao circular por uma determinada área da cidade?

Esta pesquisa tem como objetivo analisar a forma como os taxistas avaliam sua condição de risco e vulnerabilidade e estabelecem mecanismos de auto-proteção, tendo como foco central as estratégias de auto-proteção relacionadas à violência.

Nessa perspectiva, procuro alcançar os seguintes objetivos específicos:

- 1) identificar quais são as propriedades garantidoras de confiança buscadas pelos taxistas de Recife em relação aos passageiros e quais os sinais por eles observados para identificar a presença ou ausência de tais propriedades;
- 2) apontar sinais e propriedades que possuem maior centralidade na tomada de decisão dos taxistas, analisando como eles utilizam padrões de bons passageiros e procedem a leituras situacionalmente localizadas sobre passageiros encontrados em interações reais;
- 3) identificar padrões de ação em relação ao enfrentamento e gerenciamento de risco entre os taxistas, analisando em que medida esses padrões podem ser avaliados como processos racionais;
- 4) identificar e analisar, nas falas dos entrevistados, apontamentos relacionados ao desenvolvimento de habilidades avaliativas e ao aprendizado de estratégias e critérios utilizados como formas auto-proteção;
- 5) discutir e avaliar as possibilidades de utilização de uma abordagem racional da confiança para a análise de interações face a face, no que concerne a processos de decisão em situações de risco e vulnerabilidade.

Para a realização de tal pesquisa, foram realizadas nove entrevistas semi-estruturadas e um grupo focal com taxistas da cidade do Recife, além de análise documental de manuais de segurança elaborados para taxistas em outros países e da legislação referente à regulação do sistema de taxi em Recife.

No capítulo 1 desenvolvo um panorama da discussão teórica sobre risco e confiança, tendo como norte uma perspectiva racional do fenômeno da confiança, a partir da qual avalio outras abordagens importantes a respeito do tema, a saber, Simmel (1906,1967), Giddens (1991) e Luhmann (2000). Em seguida procuro discutir, de forma mais detida, a perspectiva racional da confiança, tendo como foco Hardin (2002), Gambetta e Bacharach (1988) e Gambetta e Hamill(2005).

No capítulo 2, procuro situar a discussão em relação ao meu objeto de pesquisa, traçando uma caracterização geral da profissão de taxista e mostrando elementos que permeiam o cotidiano da categoria como um todo. Nesse momento, meu foco são os riscos da profissão e, mais especificamente, o risco da violência. A partir de estudos sobre taxistas e dados disponíveis sobre a vitimização desta categoria, realizo uma discussão acerca da vulnerabilidade desses profissionais à violência no trabalho.

No capítulo 3, traço um perfil dos taxistas entrevistados a partir dos quais procuro mostrar a diversidade dessa categoria e também as questões em comum. Após traçar o quadro específico dos riscos de taxiar em Recife, e da percepção dos taxistas a esse respeito, identifico estratégias de auto-proteção utilizadas por esses profissionais. Por fim, identifico e analiso as propriedades garantidoras da confiança, presentes nas avaliações feitas pelos taxistas acerca de seus passageiros, bem como os sinais buscados para identificar presença ou ausência de tais propriedades e a veracidade desses sinais. Apresento, ainda, o trajeto percorrido, discorrendo sobre a metodologia e técnicas utilizadas na coleta e análise dos dados, alinhadas com o referencial teórico microsociológico que utilizo.

No capítulo 4, realizo uma comparação entre as estratégias utilizadas pelos taxistas de Recife, e as indicações dos manuais de segurança elaborados para taxistas em outros países. Finalmente, procuro apontar as formas pelas quais esses taxistas parecem ter desenvolvido suas habilidades avaliativas e estratégias de auto-proteção.

Nas considerações finais, apresento os resultados alcançados à luz dos objetivos propostos e do referencial teórico utilizado apontando para a necessidade do desenvolvimento de uma agenda de pesquisa.

CAPÍTULO 1 – COLOCAÇÃO DO PROBLEMA

Faz parte da rotina dos habitantes dos grandes centros urbanos o contato diário com desconhecidos e, nas mais diversas atividades, é necessário, para o transcurso da vida nas cidades, que os indivíduos se lancem em interações para que seus objetivos diários sejam atingidos. A satisfação de desejos e expectativas, comumente, passa pela interação com outros indivíduos, como ocorre entre lojistas e clientes, prestadores de serviço e contratadores, funcionários de uma repartição, etc. Por haver uma necessidade do outro para alcançar os próprios interesses, há sempre o risco de ter as expectativas frustradas, já que esse outro pode não fazer o que é dele esperado. Deste modo, muitas das interações rotineiras envolvem incertezas a partir das quais surge o dilema básico da confiança: “posso confiar em Fulano para fazer X?” Essa definição, porém, é ainda muito geral, sendo necessário pensar confiança a partir dos elementos pelos quais o maior ou menor interesse de Fulano em fazer X possa ser inferido por aquele que deseja lançar-se na interação¹.

O problema da incerteza sobre as intenções alheias torna-se ainda mais flagrante no caso de interações entre indivíduos que, provavelmente, não voltarão a se encontrar. Nessas interações esporádicas, não há conhecimento prévio sobre o outro nem expectativa de que a interação se repetirá (“eu nunca o vi antes e, provavelmente, nunca mais o verei, portanto, por que ele corresponderia às minhas expectativas?”). Para analisar esse tipo de interação torna-se interessante a ideia de confiança como interesse encapsulado. Segundo Hardin (2002:3-8), quando um indivíduo trava uma relação que envolve risco, a avaliação que realiza é sobre a existência ou não de uma correspondência entre os interesses em questão. Se houver, o interesse de um estará encapsulado no do outro, de forma que é possível confiar e, portanto, seguir com a interação. Quando há pouco a ganhar ou perder na interação com um desconhecido, pode-se facilmente assumir o risco ou desistir dos benefícios, mas, em outras situações, essa tomada de decisão não é tão simples.

¹ Vale lembrar que o interesse em fazer o que é esperado pelo outro não é necessariamente um interesse egoísta. Posso estar interessado em ajudar outra pessoa, em cumprir com um dever moral, em sacrificar meu interesse imediato em prol de um interesse futuro etc.

Alguns grupos sociais dependem mais de desconhecidos para o desenvolvimento de suas atividades rotineiras e precisam assumir riscos consideráveis a cada interação. Esse é o caso dos taxistas, profissionais que precisam interagir com passageiros que não conhecem, dos quais se espera que paguem a corrida e não gerem problemas, mas sobre os quais geralmente não se tem garantias. Para realizar corridas, minimizando os riscos envolvidos nessas interações, os taxistas precisam aceitar ou negar passageiros com base em avaliações tanto dos passageiros em si, quanto de elementos sócio-espaciais referentes aos locais de interação e tipo de corrida a ser realizada. Nesse contexto confiar ou não confiar surge como uma questão fundamental nas decisões tomadas pelos taxistas nos processos de interação com possíveis passageiros.

Visto que existem abordagens muito distintas sobre a temática da confiança nas ciências sociais, é preciso travar um diálogo com algumas correntes teóricas para que fique claro o porquê da utilização de uma abordagem racional da confiança para analisar o estabelecimento de estratégias de auto-proteção por parte dos taxistas de Recife. Portanto, procuro traçar, neste capítulo, um breve panorama teórico sobre a confiança, partindo da colocação deste problema por Simmel (1906, 1987) e passando pela abordagem de Luhmann (2000) e Giddens (1991), até chegar à perspectiva do neorracionalismo, tal como desenvolvida por Gambetta e Bacharach (1999), Hardin (2002), e Gambetta e Hamill (2005). Procurei guiar esta discussão a partir do meu problema de pesquisa, tal como apresentado, de forma que serão centrais as concepções de risco, interesse encapsulado e confiabilidade.

1.1 CIDADE, RISCO E CONFIANÇA

A caracterização da cidade grande como lugar do fenômeno moderno é bastante conhecida na literatura sociológica moderna, em que é tratada, de maneira geral, como lugar de uma vida efervescente, de grande circulação de pessoas, dos encontros casuais e também da indiferença, do anonimato, das relações pautadas na lógica de mercado, racionais (SIMMEL, 1987; WEBER, 1967). Entre os clássicos que abordam essa questão, destacamos Simmel como aquele que desenvolve uma leitura mais detida deste espaço tipicamente moderno, sendo, por isso, uma referência para o estudo de sociologia urbana. Podemos dizer

que em “A filosofia do dinheiro” (1978), e em “A Metrópole e a vida mental” (1987), Simmel aponta aspectos centrais do fenômeno urbano e, extrapolando os limites da cidade como foco de análise, oferecendo uma leitura da vida na sociedade moderna, das implicações do fenômeno moderno na vida mental dos habitantes desses espaços².

Para Simmel, a cidade grande é o centro da vida moderna, o lugar do efêmero, do transitório, do dinâmico; o lugar do fugidio, com um fluxo intenso de pessoas e de informação. Nesse contexto, os habitantes dos grandes centros urbanos envolvem-se em interações imbuídas nessa efemeridade, impossibilitados, portanto, de acessar um conhecimento profundo sobre as pessoas com quem realizam trocas cotidianas. Sendo assim, o risco e o medo fazem-se presentes na construção das relações sociais, sendo preciso desenvolver mecanismos que possibilitem interagir em meio à incerteza.

A metrópole é, então, marcada pelos conflitos inerentes às grandes transformações, às rápidas mudanças, que continuamente abalam não só os modos de vida, mas as formas através das quais os indivíduos experienciam e dão sentido à vida. Isso é importante para pensar as relações sociais modernas, porque, segundo Simmel, são essas estruturas formais que, de alguma maneira, informam os indivíduos acerca das intenções dos outros e trazem segurança para a vida social, pois estabelecem um mundo “real” compartilhado, de algum modo objetivo e palpável àqueles que o vivenciam. Diante do quadro moderno de precariedade formal e incerteza acerca dos outros, os indivíduos desenvolvem mecanismos de defesa, habilidades cognitivas que possibilitam a produção da segurança necessária ao transcurso da vida. É nesse contexto que Simmel aponta para o desenvolvimento da confiança como um dos mecanismos fundamentais para o funcionamento da vida social moderna³.

Num grau maior do que estamos acostumados, a vida civilizada depende muito mais da fé na honra dos outros. Baseamos as nossas decisões mais

2 Em Simmel, o espaço é construído socialmente, sendo então permeado por processos de atribuição de significado. Deste modo, o espaço é em si um objeto da sociologia, e não apenas o palco das manifestações sociais. (SIMMEL, 1987)

3 Simmel não desenvolveu exaustivamente o tema da confiança, porém, é possível encontrar importantes passagens sobre o tema, distribuídas ao longo de sua obra, que se relacionam à epistemologia filosófica do conhecimento (The Sociology of Secret and Secret Societies, 1906), os impactos da modernidade na vida mental e os mecanismos de defesa diante da incerteza (Metrópole e a vida mental) (MOLLERING, 2001).

sérias num sistema complicado de concepções, cuja maioria pressupõe a confiança de não estarmos sendo enganados (SIMMEL, 1906).

Segundo Simmel, para que haja confiança é necessário ter informações acerca da relação que tentamos estabelecer, de forma a podermos, de alguma maneira, conhecer aquele com quem se deseja interagir. As informações são fundamentais para o transcurso das relações sociais, mas elas não são suficientes, visto que é ontologicamente impossível o conhecimento total do outro (SIMMEL, 1906). As relações sociais, então, ocorrem em um ambiente de incerteza acerca do outro e de suas intenções. Deste modo, nossas informações são antes impressões, interpretações daquilo que consideramos ser o outro.

“A posse de todo conhecimento poria fim à necessidade de confiar, enquanto a completa ausência de conhecimento tornaria a confiança evidentemente impossível” (SIMMEL, 1906). Esta questão, colocada por Simmel, é importante para pensarmos que, para que a confiança surja como problema na interação, é necessário que haja inicialmente a dúvida. Vale destacar que a confiança não elimina a incerteza, apenas a torna, de certa maneira, irrelevante para o transcurso da relação. No caso do taxista, o problema da confiança se coloca por ele estar em uma situação de incerteza em relação às intenções daquele que a ele se apresenta como passageiro.

Embora esteja de acordo com a colocação do problema, nossa questão de pesquisa não pode ser respondida pela abordagem simmeliana porque, para ele, a incerteza acerca do outro faria com que a confiança se estabelecesse a partir de um processo quase religioso, por ele denominado salto de fé, pelo qual as informações relevantes para um dado contexto de interação são tomadas como suficientes e verdadeiras pelos indivíduos, que deixam a dúvida em suspenso. Haveria, de acordo com esta abordagem, uma fraca ligação entre as informações apresentadas na interação e o desenvolvimento de certas expectativas de confiança. Visto que nunca podemos ter informações completas, é necessário um processo que intermedeie a produção de segurança, uma fé que torne as informações suficientes para a seqüência das interações sociais.

Entendo que a leitura simmeliana traz consigo um problema de caráter explicativo: ao afirmar que a confiança não se explica através da leitura das informações presentes na interação, e sim do salto de fé, temos uma “explicação” que não se debruça sobre as variáveis presentes na produção ou não da confiança. O salto somente “explicaria” os casos em que se desenvolveu a confiança, deixando de fora os casos em que ela não foi produzida. Dessa maneira, como explicar a decisão de um taxista de não pegar um passageiro? Ou, ainda, de desistir de uma corrida já iniciada? Esta pesquisa parte de questões para as quais a abordagem do salto de fé não é suficiente, sendo necessário buscar as variáveis que estão na base dessas decisões.

Apesar de afirmar uma não-objetividade da confiança, a perspectiva desenvolvida por Simmel traz questões importantes para desenvolver uma perspectiva racional do problema. O reconhecimento de que há uma ligação fraca entre as bases da confiança (informações) e expectativas de confiança sugere que há um processo que intermedeia a ligação entre esses dois elementos. É justamente neste processo intermediário, não explicado em Simmel, que meu estudo está focado.

Outro autor que desenvolveu uma abordagem importante acerca da confiança foi Luhmann que, segundo Mollering (2001), apesar de poucas referências diretas a Simmel, partiu primordialmente deste, como pode ser percebido pela atenção por ele dispensada à ideia de conhecimento indutivo fraco e à noção de que a confiança é uma postura diante do risco. Luhmann (2000) coloca o conceito de risco como essencialmente moderno, visto que representa uma forma de distanciamento em relação à noção religiosa de perigo, possibilitando abordagens que consideram a agência do indivíduo em relação àquilo a que ele está sujeito. A confiança é um conceito relacionado ao de risco, diferente da ideia de segurança, justamente por remeter a uma escolha do indivíduo que, quando tem suas expectativas frustradas, assume que as conseqüências obtidas (ao menos parte) deveram-se à sua própria ação, naquilo que escolheu ao confiar. Segurança, por outro lado, é o conceito referente à ideia de perigo, que remete a uma situação na qual o indivíduo acredita que suas ações não podem interferir no curso dos acontecimentos, tendo como única solução a produção de um sentimento de segurança frente aos perigos.

Segundo Luhmann (2000), tanto segurança quanto confiança dizem respeito a expectativas que podem resultar em desapontamentos, mas, enquanto segurança é uma atitude de não-interferência diante de um perigo que parece fugir ao controle, confiança é uma escolha diante de um risco que exige o posicionamento do indivíduo.

O caso comum é o da segurança. Você está seguro de que suas expectativas não serão desapontadas (...) Você não pode viver sem criar expectativas em relação aos eventos contingentes e você precisa desconsiderar, em maior ou menor grau, a possibilidade de desapontamento. Você desconsidera essa possibilidade por ser rara, mas também porque não há mais o que fazer (...) Confiança, por outro lado, requer um engajamento prévio de sua parte (...) Ela pressupõe uma situação de risco. Você pode evitar assumir um risco, mas só se estiver disposto a renunciar aos benefícios associados a ele (LUHMANN, 2000).

Luhmann afirma, então, que um indivíduo só se envolve numa relação de risco quando tem interesse nela. Por outro lado, ainda que reconheça a confiança como estritamente ligada a interesse, este reduz o peso das informações ao afirmar que a confiança sempre extrapola as evidências passíveis de avaliação (LUHMANN, 2000; MOLLERING, 2001: 408). Para ele, a confiança gera redução de complexidade social através da generalização em sistemas que substituem a certeza interna por certeza externa, gerando uma tolerância quanto à incerteza. As bases internas da confiança não residiriam, portanto, numa capacidade cognitiva, e sim em um tipo de sistema interno de suspensão (no sentido fenomenológico). A concepção aqui contida é a de que seria racional confiar, por ser necessário (funcionalmente), mas visto que as informações são escassas, este processo não está alicerçado no conhecimento, e sim na suspensão da dúvida (MOLLERING, 2001:409, 414).

Outro autor a desenvolver importantes ideias acerca da confiança é Giddens, seguindo, em grande medida, os escritos de Simmel. Giddens dá uma atenção especial ao elemento quase religioso da confiança, como tratado por Simmel, trazendo de maneira mais intensa o salto de fé para a explicação da confiança. Ele reforça, assim, a relação entre modernidade/contemporaneidade e incerteza, apontando a confiança como elemento necessário para o funcionamento de instituições modernas (GIDDENS, 1991; MOLLERING, 2001, 410-411).

Dessa maneira, se Simmel apontava que a confiança surge do conhecimento indutivo fraco unido a um elemento misterioso (o salto de fé), destacando o papel de ambos os processos, Giddens toma este elemento de fé como o cerne de toda a ideia de confiança, desconsiderando a importância do conhecimento para a produção da confiança. Ele afirma, então, que a confiança é um recurso abstrato (não se refere a informações específicas sobre, por exemplo, as propriedades das pessoas e/ou o funcionamento de sistemas abstratos) e, também, um recurso estável (não começa e nem termina em interações específicas entre indivíduos, estendendo-se além destes). Giddens se preocupa, portanto, com uma confiança de caráter mais geral e duradouro, assemelhando-se, em grande medida, ao que Luhmann chamaria de segurança.

(...) é inútil vincular a noção de confiança a circunstâncias específicas em que indivíduos contemplam conscientemente cursos alternativos de ação. A confiança é geralmente muito mais um estado contínuo do que isso implica. Ela é como devo sugerir adiante, um tipo específico de crença, em vez de algo diferente dela (GIDDENS, 1991:39-40)

Salvaguardado o importante papel da confiança na produção de um sentido de estabilidade e segurança em grande parte de nossas relações sociais, a abordagem giddensiana não dá conta da produção da confiança em certos contextos modernos. Estando preocupado com os processos sociais que se estendem de forma duradoura, a crença em sistemas peritos e fichas simbólicas, ele não se ocupa dos processos de produção de confiança de um indivíduo em relação ao outro, que começam e terminam em uma ou poucas interações. Com isso, porém, ele perde de vista uma série de situações que, embora efêmeras, ocorrem cotidianamente, tornando-se parte fundamental dos processos sociais. A vida nas grandes cidades é permeada pela diversidade das interações sociais, travadas nos mais diversos contextos, nos quais a ligação com instituições promotoras de segurança pode ser fraca ou até inexistente, sendo necessário, para compreender tais interações, uma abordagem que dê conta das avaliações realizadas pelos indivíduos que assumem riscos ao iniciarem certas transações sociais baseadas na confiança.

Se, por um lado, Giddens retira da confiança o processo de avaliação, transformando-a em apenas um tipo de segurança, Simmel, por outro lado, considera que os indivíduos realizam avaliações, mas afirma que, devido à escassez de informações, a confiança estaria pautada em algo mais, que extrapola a possibilidade de avaliação racional. Podemos dizer, então, que há um elemento cognitivo na produção de confiança, neste autor, mas a produção desta é explicada pelo “salto de fé”.

Um problema que perpassa as abordagens tanto de Simmel quanto de Luhmann é que estes tratam a confiança, respectivamente, como “não-racional” ou “apenas funcionalmente racional”, ou seja, minimizam o papel das informações e da avaliação destas para a emergência da confiança, principalmente por considerá-las insuficientes. Porém, a racionalidade, tal como considerada pelos neorracionalistas, é tão-somente a avaliação de possibilidades, feita a partir das informações disponíveis em cada situação. Assim, não é necessário negar a racionalidade da confiança pelo fato de que as informações que lhes servem de base não são completas⁴. Em vez disso, podemos pensar em uma racionalidade que utiliza as informações que estão disponíveis nos contextos de interação, mesmo não sendo estas informações precisas. O que está em jogo aqui é a necessidade de agir em situações práticas da nossa vida, nas quais as informações disponíveis, mesmo que incompletas, são utilizadas para tomadas de decisão. Nesse tipo de interação, o desconhecimento sobre o outro e, em muitos casos, o pouco tempo para angariar informações relevantes acerca da interação que se desenrola, bem como a ausência de mecanismos institucionais, burocráticos e impessoais, deixam os atores com poucas garantias sobre aquilo que está em jogo.

É nesse ponto que se coloca a questão trabalhada nesta pesquisa, a de como taxistas de Recife estabelecem formas de auto-proteção em meio a um cotidiano de interações rápidas com desconhecidos, em situações que, em geral, fornecem poucas informações acerca das

⁴ Para Coleman (1994), se a sociologia não é capaz de explicar um determinado problema, é por não ter alcançado desenvolvimento suficiente para abordar uma gama mais ampla das ações humanas, sendo tal ampliação tarefa do cientista social. Não perceber racionalidade numa ação pode ser consequência não de um caráter irracional da ação, mas da incapacidade do observador para compreender o tipo de racionalidade que reside nas atitudes do ator em questão.

intenções dos possíveis passageiros, expondo-os a riscos como calote, assalto, seqüestro e homicídio.

Para alguns grupos sociais, a partir do ambiente em que estão inseridos e do tipo de interações que precisam travar, a exposição a riscos e a vulnerabilidade à violência torna-se mais acentuada. A vulnerabilidade dos motoristas de táxi está relacionada a características inerentes à condição de exercício de sua profissão. Os taxistas lidam diretamente com seus clientes, mexem com dinheiro em espécie e costumam trabalhar sozinhos. Essas condições nas quais realizam seu trabalho tornam-os mais expostos à violência urbana que os profissionais que desfrutam de ambientes de trabalhos fechados. Isso implica, sobretudo em cidades com altos índices de violência, a necessidade de estabelecer mecanismos de auto-defesa e proteção que garantam a produção de segurança no exercício da atividade diária. No caso dos taxistas que pegam passageiros anônimos nas ruas, a avaliação e decisão de aceitar ou não uma corrida é um mecanismo essencial para garantir sua segurança, que, muitas vezes, envolve a produção da confiança como resultado de tal avaliação. É justamente no que concerne a este processo avaliativo que o problema da confiança se coloca: o quão confiável parece ser a pessoa que aborda o taxista?

1.1.1 Taxistas e interações de risco

Defino a situação dos taxistas como risco a partir da conceituação de Luhmann (2000) de que o risco é caracterizado por situações nas quais o indivíduo toma parte, e sua decisão e ação estão diretamente ligadas ao “correr risco”, de forma que confiar significa assumir riscos.

Taxiar é uma atividade na qual muita coisa pode dar errado. A cada dia é possível que as horas de trabalho não rendam o valor esperado, que congestionamentos façam corridas rápidas transformarem-se em corridas demoradas e pouco rentáveis, que um acidente no trânsito traga danos físicos e prejuízos financeiros. Entre os eventos negativos que podem ocorrer a um taxista, interessam-me, especialmente, os que se relacionam à violência no trabalho: passageiros agressivos, ameaças, xingamentos, depredações no veículo, calotes. Por

fim, entre os episódios de violência, os taxistas estão sempre expostos à possibilidade de serem assaltados e, por vezes, de um assalto terminar em homicídio.

Cada um desses eventos negativos (entre outros) pode ocorrer a qualquer taxista, de forma que é possível apontá-los como parte da estrutura da profissão. Existem, porém, diferenças consideráveis na exposição de cada taxista a esses eventos, de acordo com a forma como eles se comportam em seu cotidiano. Diante do risco de acidentes no trânsito, é possível ser mais cuidadoso; diante do risco de renda insuficiente, é possível aumentar a carga de trabalho, buscar outros pontos, buscar passageiros regulares; diante do risco de multa, é possível respeitar sinalizações, negociar com os guardas, evitar infrações em determinados horários e locais. Utilizo, portanto, o conceito de risco, pois falar em perigo corresponderia a assumir uma posição de que todo indivíduo que exerce a profissão está igualmente sujeito a esses acontecimentos e que pouco ou nada fariam a respeito, a não ser apegar-se a uma segurança geral (em Deus, no sistema de trânsito, na honestidade dos cidadãos como um todo).

A distinção entre segurança e confiança depende de sua habilidade para distinguir entre perigos e riscos, entre o que é preocupação remota e preocupação imediata. A distinção não diz respeito a uma questão de maior ou menor probabilidade, o ponto é se a possibilidade de desapontamento depende de seu comportamento prévio (LUHMANN, 2000).

Porém, embora a concepção de Luhmann a respeito de risco seja adequada para pensar a situação dos taxistas, a sua explicação da confiança não é satisfatória para analisar a maneira como esses indivíduos tomam decisões em situações de risco, visto que aponta a escassez de informações como elemento a ser deixado de lado para que a confiança ocorra. Com a abordagem de que a confiança resulta de uma *suspensão da incerteza*, Luhmann tenta resolver a equação simmeliana de conhecimento/desconhecimento afirmando que, diante da necessidade de confiar, o indivíduo suspende a dúvida, tirando-a de cena. Dessa maneira, ao tomar uma decisão, o indivíduo age como se a dúvida não existisse.

Diante do mesmo problema das informações escassas, os neorracionalistas apontam uma saída diferente. Em vez de desconsiderar a incerteza através de um processo interno de suspensão, os indivíduos interpretam as informações que conseguirem (e não é possível ter informações completas em relação ao risco) e, ao tomarem uma decisão, não perdem de vista a dúvida, apenas assumem o risco de confiar e ficam, a depender da situação, mais ou menos alertas para as conseqüências do que foi decidido. Para eles, a confiança não surge de uma “necessidade funcional de confiar”, visto que tal “necessidade” pode, no máximo, resultar em otimismo ou senso de resignação. Confiar ou desconfiar de maneira genérica nas pessoas não é confiar no sentido aqui tratado, porque representa tão-somente um otimismo ou pessimismo que independe das informações específicas que poderiam gerar confiança ou desconfiança em uma situação (GAMBETTA E HAMILL 2005:188-189; HARDIN, 2003:13).

Ao tratar dessa questão, Hardin (2003) deixa claro que falar na racionalidade da confiança não significa dizer que as informações disponíveis são suficientes ou vão gerar automaticamente expectativas de confiança. Ele argumenta que a confiança resulta de um processo interpretativo, de uma avaliação em que, com as informações disponíveis (de vários tipos), o indivíduo pesa as possibilidades e assume o risco, ou seja, toma uma decisão que não elimina a consciência dos possíveis erros, mas, pelo contrário, mantém as possibilidades em mente. É seguindo esta linha que Gambetta e Hamill (2005:189-290) afirmam que os taxistas nunca esquecem os riscos, não suspendem e “fecham a porta” do problema em suas cabeças. O que fazem, em vez disso, é “deixar a porta entreaberta”, de modo que, diante de qualquer elemento diferente do esperado nas ações rotineiras, o risco surge de maneira concreta, assumindo não uma forma generalizada, mas a de um passageiro específico.

Nesse sentido, nem a rotinização da profissão (Giddens) nem o interesse do taxista de assumir os riscos (Luhmann) são suficientes para explicar como, na prática cotidiana, os taxistas equacionam segurança e insegurança para produzir ou não confiança em relação a cada passageiro aceito ou negado. Para responder a esta questão é preciso assumir a centralidade dos interesses dos indivíduos e a maneira como eles acessam as informações disponíveis e as interpretam, o que faz da abordagem neorracionalista da confiança especialmente interessante.

Na perspectiva do neorracionalismo, uma explicação precisa desvendar os mecanismos causais que apontam para o fenômeno social, e isso implica conhecer as motivações dos atores sociais. É possível buscar explicações em termos de partes componentes do fenômeno (confiança) observando vários níveis, como grupos, atores sociais, indivíduos, estruturas psicológicas, etc (ELSTER, 2007). Isso significa pensar, na perspectiva de Hardin, na confiança como termo redutivo, ou seja, um conceito que pode ser desmembrado em partes componentes, em processos menores passíveis de observação sociológica (HARDIN, 2002: 56-58).

Dessa maneira, é a partir da perspectiva do neorracionalismo que trato as estratégias práticas criadas pelos taxistas para precaverem-se contra os riscos da profissão e para acessarem informações que permitam rápidas avaliações a respeito da confiabilidade dos passageiros. Tornam-se fundamentais, portanto, as abordagens de Hardin (2002), Gambetta (2000), Gambetta e Hamill (2005) e Gambetta e Bacharach (2001)

Utilizar a teoria da escolha racional gera a possibilidade de explicar tanto os casos em que se desenvolve a confiança como os casos em que ela não é produzida, justamente por essa perspectiva colocar em evidência variáveis importantes, como: as experiências anteriores do taxista, compartilhamento de experiências e impressões em relação aos espaços da cidade e aos tipos de passageiros e a habilidade desenvolvida ao longo do tempo para avaliar os passageiros.

1.2 POR UMA EXPLICAÇÃO RACIONAL DA CONFIANÇA

Pelo que foi colocado a partir dos autores acima referidos (Simmel, Luhmann e Giddens), a confiança seria um recurso resultante do problema de informação, ou, melhor dizendo, mediante a escassez de informações. A confiança seria uma resposta necessária para o transcurso da vida social, um salto de fé estabelecido diante de situações de baixa quantidade de informação, que inviabilizaria a tomada de decisão pautada em informação e norteada por um processo de natureza cognitiva.

Como veremos adiante, essa é uma das possibilidades de problematização da confiança, mas não a única. Veremos, então, que, da maneira pela qual é proposto por autores como Gambetta, Hamill, Bacharach e Hardin, o problema da confiança pode ser pensado, não como um problema de escassez de informações, e sim, contrariamente, de como os indivíduos lidam com as informações previamente disponíveis, ou que podem ser angariadas nas interações com indivíduos específicos, em situações particulares de interação social. Nessa perspectiva, o surgimento da confiança/desconfiança ocorre mediante o conhecimento de aspectos específicos e relevantes em transações sociais por parte dos indivíduos nelas inseridos, e a partir da avaliação destas, pode-se desenvolver ou não a confiança, agir ou não na presença desta.

Segundo Gambetta e Bacharach (2001), o problema da confiança envolve, fundamentalmente, quatro condições: 1) a confiança em X deve ter uma relação com a nossa própria ação, sendo que esta deve ocorrer antes que a ação relevante de X possa ser monitorada, ou diante da impossibilidade de monitorá-la; 2) X deve ser livre para frustrar nossas expectativas; 3) também devemos estar livres para não cooperarmos; 4) não há informação perfeita a respeito dos atores.

Para que a confiança torne-se um problema, é necessário que haja a possibilidade de que um dos atores envolvidos na transação esteja disposto a não cumprir as regras do jogo, caso haja oportunidades para tanto. Assim, o dilema primário da confiança é aquele que envolve a incerteza em relação ao outro. Nesse sentido, em contextos de baixa quantidade de informações, dada as experiências escassas de interação (DASGUPTA, 1988 apud GAMBETTA, 2005), os atores estão sempre diante da questão de como reagir à desconfiança e sondar as intenções do próximo.

Dessa forma, o dilema primário da confiança pode ser aplicado diretamente para a relação motorista/passageiro no caso dos taxistas que apanham pessoas nas ruas. Nos grandes centros urbanos, onde as chances de carregar um mesmo passageiro no mesmo dia são muito pequenas, e a quantidade de corridas que um motorista faz cotidianamente influencia de maneira direta em sua renda, decidir o quão digno de confiança é um cliente é um problema enfrentado a todo instante. Trata-se, portanto, de uma questão que implica o entendimento

dos mecanismos utilizados individualmente como estratégias de “mensuração” da confiança nas relações interpessoais.

Gambetta e Bacharach (2001), em estudo realizado sobre a avaliação de confiabilidade, desenvolveram uma importante ferramenta teórica que pode auxiliar no entendimento desse dilema. Sua análise foca-se no estabelecimento de uma relação entre o problema da confiança e a Teoria dos Sinais (Signaling Theory), um dos ramos da Teoria da Escolha Racional. Segundo Gambetta e Bacharach (2001), para que surja o problema da confiança é necessário que os indivíduos estejam minimamente informados uns sobre os outros e sobre o contexto da interação, e uma das formas de adquirir essas informações é a identificação e avaliação de sinais emitidos pelos atores. Nesse sentido, um dos pontos fundamentais defendidos por esses autores é o de que o nível de confiança apresentado por uma pessoa pode ser mensurado por aquele que a avalia através da observação de determinados sinais tidos como indicadores de confiabilidade, como será tratado adiante.

1.2.1 Confiança e confiabilidade: a avaliação situacional de propriedades específicas

Uma razão pela qual confiança é um termo tão difícil, mesmo para definir, e pelo qual tem tantos sentidos aparentes na língua e até no trabalho acadêmico é que confiança não é um termo primitivo, que seja impossível de analisar em outros termos. Pelo contrário, este é essencialmente um termo redutivo, no seguinte sentido: confiança não é algo primitivo, algo que nós possamos saber ao olhar, como a cor azul pode ser primitiva, ao menos para pessoas comuns que não pensam nisso como um problema da ótica. A confiança, diferente disso, é redutível a outros elementos, que entram na determinação da confiança. (HARDIN, 2002: 56-57)

A questão desta pesquisa diz respeito à confiabilidade, visto que ela antecede a confiança e, portanto, serve de partida para o estabelecimento desse tipo de relação. Hardin (2003:30) afirma que, “comumente, a melhor forma de gerar confiança é estabelecer e dar suporte à confiabilidade”.

Se a minha confiança em você for cabível, é porque você parece ter motivação para fazer aquilo que confio em você para fazer. Isso significa que você parece confiável. Na abordagem do interesse encapsulado, confiabilidade é apenas a capacidade de julgar os interesses de alguém como dependentes da realização daquilo que é esperado por quem confia (HARDIN, 2003:28).

É por isso que Gambetta e Hamill (2005: 221) afirmam que, antes de confiar em alguém, é preciso confiar em seus sinais, já que é a partir desses sinais que alguém pode ser avaliado como confiável e, então, travar relações a partir das quais seja desenvolvida a confiança.

Porém, não sendo possível acessar diretamente a intenção do indivíduo, a avaliação do taxista é feita com base em sinais que podem indicar a presença ou ausência de propriedades capazes de garantir a confiabilidade de um indivíduo como bom passageiro. É nesse momento que a teoria dos sinais fornece uma ferramenta fundamental para esta pesquisa, o que será abordado ao longo dos próximos tópicos.

1.2.2 Confiança e interesse encapsulado

Os taxistas que pegam passageiros desconhecidos nas ruas estão envolvidos pelo desafio de decidir de pegar ou não pegar seus passageiros, baseados ou não na confiança, e não têm a seu favor a possibilidade de repetir a interação caso errem. Nessas condições, o taxista deve avaliar os seus possíveis passageiros, confiando ou não, unilateralmente, sem garantias de que será correspondido em suas expectativas. Temos, então, um modelo de interação no qual um tem que confiar no outro, e o outro tem apenas que agir de acordo com seus próprios interesses. Esse modelo teórico de jogo é conhecido como *one-way trust*, que chamaremos aqui de *confiança de mão única*. No caso em que o jogo da confiança é jogado uma única vez, aquele que confia não pode compelir o outro a ser confiável, como ocorre no caso de interações repetitivas, em que a quebra de expectativas pode gerar constrangimentos sociais. (HARDIN, 2002:79).

Além disso, Hardin (2003) chama a atenção para estes jogos de confiança como uma relação de três partes (*three party relations*), na qual há um indivíduo que confia, um que é

alvo da confiança e o interesse encapsulado. O que difere essa abordagem de outras mais correntes é a presença do interesse encapsulado, que traz para o problema da confiança o interesse daquele em quem se deseja confiar, bem como a necessidade de sondar tal interesse. A confiança deixa de ser um problema de “confiar independente do que você possa vir a fazer” (uma confiança que depende somente daquele que confia), para ser um problema de “será que eu posso confiar que é do seu interesse agir de acordo com minhas expectativas?”. A confiança, nessa perspectiva, inicia-se quando meu interesse parecer estar encapsulado nos daquele em quem desejo confiar e não em expectativas gerais, num otimismo abstrato da relação que se inicia. A confiança torna-se, então, dependente da avaliação dos interesses postos em relações específicas, com pessoas específicas, de modo que um indivíduo que confia no outro para fazer X, não confia necessariamente nele para fazer Y.

Como podemos perceber, esse modelo de interação social traz um problema: como podemos confiar sem nenhuma garantia de reciprocidade? Por que os taxistas confiariam sem possuir informações suficientes acerca das intenções de seus passageiros? Nessas situações, o interesse do indivíduo que assume um risco é fundamental para entender porque ele se lança nesse tipo de interação. Os taxistas têm todo o interesse em pegar passageiros; em sua atividade eles devem arriscar pois, caso não o façam, perdem o cliente e a possibilidade de benefícios futuros da interação. Mas ao mesmo tempo, não se confia indiscriminadamente em qualquer pessoa, mesmo em contextos de baixa quantidade de informação. Busca-se, na interação social, estabelecer estratégias que dêem acesso a informações que, mesmo quando parecem pequenas e irrelevantes, são importantes num dado contexto, pois podem dizer algo sobre a confiabilidade e os interesses do outro. Estamos, então, diante de um modelo de interação que representa problemas reais de avaliação e decisão, que descrevem a situação de incerteza acerca da natureza do passageiro.

É nesse sentido que os princípios que guiam a avaliação de um taxista a respeito de um possível passageiro, por vezes referidos por eles mesmos como mecanismos intuitivos e, em grande medida, pessoais, estão sendo tomados nesta pesquisa como princípios estabelecidos a partir de uma lógica de identificação e avaliação de informações situacionais. Com isso quero dizer que as tomadas de decisão baseiam-se em uma racionalidade prática, entendida como

processos cognitivos que podem ocorrer de forma mais ou menos clara para quem os realiza (HARDIN, 2002: 57). Para mediar essa relação entre bases racionais (variáveis presentes na decisão) e uma utilização prática e intuitiva destas, utilizo neste trabalho um conceito de racionalidade da vida cotidiana, sendo esta justamente o conjunto de ferramentas mentais que nos torna capazes de avaliar o mundo à nossa volta a partir de aspectos relevantes de nossas experiências prévias e informações presentes no contexto de nossas interações. Desenvolvemos então modos particulares de operar, que ganham sentido e eficácia nas interações.

Nesse sentido, é interessante referir ao conceito de *racionalidade prática*, desenvolvida por Garfinkel (2006) através da observação de várias formas de pensamento cotidiano. Das quatorze formas de comportamento elencadas como racionais, Garfinkel (2006:269-261) conclui que apenas quatro são exclusivos da *racionalidade científica*, estando todas as demais presentes na *racionalidade da vida cotidiana*. Estas formas são: 1- categorização e comparação; 2- erro tolerável; 3- busca por sentidos; 4- análise de alternativas e conseqüências; 5 – estratégias; 6- preocupação com o tempo; 7 – predictibilidade; 8 – regras de procedimento; 9 – escolha; 10- alicerces da escolha⁵.

Comumente, os teóricos da organização social e da tomada de decisão referem-se a uma escolha racional, tomando como base as características da racionalidade científica para abordar escolhas da vida cotidiana e por esta razão deparam-se com problemas teóricos que não conseguem resolver. (GARFINKEL, 2006: 277, 281; HARDIN, 2002:115). Deste modo, procurarei no capítulo 3 desenvolver a análise das estratégias e decisões relacionadas à vivência prática dos taxistas da cidade do Recife em diálogo com o conceito de racionalidade cotidiana desenvolvida por Garfinkel.

⁵ São exclusivas da racionalidade científica: 1- compatibilidade entre meios-fins e a lógica formal; 2- clareza e nitidez semântica; 3- clareza e nitidez “para o próprio bem”; 4- compatibilidade entre definição de situação e conhecimento científico;

1.2.3 Avaliação de confiabilidade: aprender a confiar

Apontar o taxista como aquele que, individualmente, toma a decisão de pegar ou não pegar seus passageiros, não significa que ele realize tal processo a partir de uma experiência atomizada no mundo. O taxista, como qualquer outro indivíduo, conhece e lida com o mundo à sua volta a partir de experiências compartilhadas com outros indivíduos, trocando informações com outros taxistas, olhando para a realidade através da mediação de certos “filtros” que são aprendidos e atualizados nas interações sociais e, portanto, nas suas experiências particulares e grupais.

Afasto-me, assim, de uma perspectiva que aborda as escolhas dos indivíduos como o resultado de uma racionalidade completa e perfeita, como criticado por Schutz em relação às abordagens clássicas da “escolha racional”, nas quais o indivíduo é retratado como possuidor de um quadro de preferências e de referências bem estabelecido (GARFINKEL, 2006:277, 288). Em vez disso, trato de indivíduos que precisam a todo o momento sondar seus possíveis passageiros, que necessitam interpretar as informações à luz do contexto social no qual estão inseridos. É necessário considerar tanto a intencionalidade dos atores e interdependência de suas ações, quanto o contexto no qual eles interagem. Diante deste quadro, busquei desenvolver um estudo que levasse em consideração, prioritariamente, as interpretações dos atores sociais e sua relação com elementos contextuais relevantes para a questão da confiança. As interpretações estão sendo pensadas aqui a partir da ideia de que os indivíduos realizam avaliações a partir das informações disponíveis em cada situação social.

No dilema de avaliar o passageiro, o taxista espera encontrar nos seus possíveis clientes os sinais de confiabilidade que ele atribui ao que considera um bom passageiro. Isso significa que a confiabilidade depende de quais atos de confiança esperamos de alguém numa dada situação. A noção de confiabilidade utilizada aqui diz respeito a propriedades pessoais que não são aplicadas em todas as situações, mas em ações específicas (GAMBETTA & HAMILL, 2005:06).

Podemos dizer, então, que, ao observar sinais nos passageiros, os taxistas procuram por propriedades relevantes da confiança/desconfiança, capazes de indicar, em certas

circunstâncias, a presença de confiabilidade. A sinalização nos leva então para o seguinte problema da confiança: “Devo ou não acreditar nos sinais de confiabilidade emitidos por fulano?” (RATTON & MORAIS, 2002). Nesse contexto, a variedade de fontes de confiabilidade “inclui não apenas o auto-interesse, mas também princípios morais, normas sociais, e até mesmo disposições específicas que, em um determinado jogo podem tornar alguém confiável”, o que implica uma abordagem que vai além da escolha racional (GAMBETTA & HAMILL, 2005:06).

Esta declaração não representa uma negação da teoria da escolha racional (da qual a teoria dos sinais é parte), e sim um reconhecimento dos limites da racionalidade, que é característico do neorracionalismo. A teoria dos sinais acrescenta, portanto, algo positivo na avaliação racional da confiabilidade, possibilitando complexificar o estudo da produção de sentido, levando em conta as razões práticas dos tomadores de decisão, os sentidos atribuídos na interação social aos sinais que o ator considera como indicadores da confiabilidade em diferentes situações, contextos e interesses.

Hamill (1993) destaca o problema da confiança a partir de como os atores, individualmente, a desenvolvem, em seus mecanismos particulares e cotidianos. Para ele, é fundamental que o pesquisador una as ferramentas das teorizações abstratas, como a Teoria da Escolha Racional, com informações coletadas num plano empírico, prático, buscando desenvolver uma epistemologia cotidiana da confiança, o que ele chama de “the street-level epistemology of trust” (HAMILL, 1993, 505). Deste modo, a busca de informações acerca de como os atores agem e a forma como eles compreendem os processos sociais aqui tratados ganha importância central na explicação⁶ dos fenômenos sociais e na validação/teste do arcabouço teórico utilizado na produção de explicações acerca do social (ELSTER, 1994).

Ao abordar esta questão, Gambetta e Hamill (2005) aplicaram a teoria da escolha racional à explicação de como os taxistas acessam a confiabilidade de possíveis passageiros de maneira apenas aparentemente intuitiva (irracional). Esse estudo revelou que, nos dois casos estudados (Nova Iorque e Belfast), as avaliações dos taxistas eram, em grande medida,

⁶ Uma explicação, segundo Elster, deve ser capaz de mostrar os mecanismos causais, como de fato os fenômenos sociais acontecem, ao contrário de grande parte das explicações nas Ciências Sociais que se prestam apenas a fazer generalizações, ou seja, leis gerais que não apontam os mecanismos reais de causalidade.

baseadas em visões e estereótipos sobre grupos sociais, ambientes, tipos de comportamento tidos como confiáveis, etc. Além desses elementos norteadores e relativamente estruturados, temos um importante papel dado ao processo de identificação e interpretação dos sinais de confiabilidade, que podem indicar bons ou maus passageiros.

A questão da sinalização desenvolvida para o caso dos taxistas por Gambetta e Hamill (2005), traz um dilema para a discussão sobre confiança, que é o da necessidade que um ator tem de sondar o quão genuínos ou falsos são os sinais apresentados por outros atores – o que implica não apenas a capacidade de interpretação do taxista, mas também a habilidade do passageiro para emitir os sinais de confiabilidade. Muitos passageiros falham em comunicar confiabilidade aos taxistas, de forma que subjaz ao problema da comunicação um processo de aprendizagem, intencional ou não, de como emitir esses sinais. Assim como os passageiros aprendem a sinalizar, os taxistas também desenvolvem a capacidade de identificá-los, a partir da experiência adquirida nas interações. Identificados os sinais, é preciso interpretar quão verdadeiros eles são, pois maus passageiros podem aprender a imitar os sinais que se espera de um bom passageiro.

A realização de processos avaliativos da confiabilidade implica a utilização de um conhecimento adquirido por meio da experiência. Muito desse *background* é aprendido simplesmente como produto da vida e da observação cotidiana numa determinada área, principalmente pela experiência direta, capaz de fornecer informações para situações futuras. No caso dos taxistas, a ocorrência de um assalto ou de um golpe traz sempre novas ferramentas cognitivas aplicáveis a outras situações. É assim que muitos motoristas de taxi procuram conhecer e adquirir informações sempre renovadas com colegas mais antigos de profissão, com o objetivo de prevenir-se e preparar-se para eventuais contingências, estabelecendo e atualizando estratégias de avaliação de passageiros, ao passo que desenvolvem estratégias gerais de precaução. Em outras palavras, os indivíduos em suas relações cotidianas põem em cheque suas crenças acerca do funcionamento do mundo, de modo que este conjunto de informações é testado, reavaliado e atualizado. O desenvolvimento da capacidade de confiar diz respeito, então, ao aprendizado cotidiano de

como e quando se deve confiar, a jogos de confiança específicos, para os quais uma dada pessoa pode ser ou não confiável (HARDIN, 1993: 514; GAMBETTA & HAMILL, 2005:6)

O taxiar exige, portanto, o desenvolvimento de mecanismos e habilidades cognitivas específicas voltadas para a auto-defesa que permitam discernir – a partir dos sinais de confiabilidade emitidos pelos passageiros - entre clientes “genuínos” e aqueles que apenas simulam serem bons passageiros (GAMBETTA & HAMILL, 2005:1). A leitura feita pelos taxistas acerca da confiabilidade dos passageiros está pautada em um processo de aprendizagem, que habilita os atores envolvidos nas transações, através de experiências específicas. Para o taxista, a experiência de trabalho é fundamental, visto que na atividade cotidiana ele se depara com desafios práticos de tomada de decisão com risco, experimentam situações nas quais colocam em xeque seu conhecimento prévio do mundo, seus preconceitos e visões acerca de quais são os bons ou maus passageiros, quais os lugares da cidade são os mais e menos seguros. É no jogo cotidiano de tentativa e erro, que os taxistas desenvolvem seus mecanismos particulares de avaliação dos perigos a que estão expostos.

CAPÍTULO 2

CARACTERIZAÇÃO DA PROFISSÃO DE TAXISTA

Ser taxista é padecer no ponto da Valparaíso. É aguardar, por horas, um passageiro e aceitar, com um sorriso, quando ele diz: "É uma corridinha curta, hem!" (...) É deixar o carro limpinho, cheiroso e recebê-lo fedendo a cigarro do motorista da noite. (...) Ser taxista é suportar a fumaça dos escapamentos, a poluição do ar, o ruído das motocicletas. É dobrar o retrovisor do táxi para que este não seja quebrado pelos motoboys. Ser taxista é contar a fêria após cada corrida, na esperança que dê cria. É fazer a média de consumo cada vez que abastece (...) Ser taxista é fazer uma corrida para o outro lado da cidade e não pegar nem resfriado na volta.

Ser taxista é ser psicólogo, conselheiro, carregador de sacolas (...) Ser taxista é não correr muito, ou ir mais rápido, porque o passageiro está atrasado. É ir pelo caminho mais curto, evitar os congestionamentos. Ser taxista é cair em congestionamentos. Ser taxista é tentar ganhar tempo avançando o sinal amarelo, retornando onde não pode, excedendo a velocidade. Ser taxista é ser multado (...) Ser taxista é pendurar um rosário no retrovisor, é mandar benzer o carro, é fazer o sinal da cruz antes de engatar a primeira marcha do dia. Ser taxista é ser assaltado, perder a fêria, o relógio, o celular, o táxi, ser humilhado, ter o traseiro chutado e ainda considerar-se um cara de sorte por conseguir voltar vivo para casa (CASTRO, 2008)

A citação acima sinaliza alguns aspectos, nem sempre perceptíveis, no exercício da profissão de taxista. “Padecer no ponto da Valparaíso” e enfrentar os riscos e desafios não apenas ligados ao trânsito, mas também às múltiplas formas de interação com desconhecidos implica a busca de mecanismos de proteção que incluem desde “benzer o carro” e “pendurar um rosário no retrovisor”, até estabelecer redes de ajuda mútua e troca de informação em casos de risco. Caracterizar essa profissão representa um empreendimento que exige um panorama que vá da abordagem de aspectos legais do funcionamento e regulamentação desse serviço às questões relacionadas à vulnerabilidade e aos mecanismos de proteção e auto-proteção na rotina vivenciada por esses profissionais. É isso que busco fazer neste capítulo, no qual situo, ainda, o lócus da pesquisa, discorrendo sobre o sistema de transporte em Recife.

A indústria do táxi está presente nas mais diferentes partes do mundo, desempenhando um importante papel no transporte de passageiros. Apesar de ser prestado em escala mundial, são muitos os modelos de funcionamento e regulamentação deste serviço. Os modelos de serviços mais difundidos no mundo são os de táxis que pegam passageiros que acenam na rua, e táxis que atendem chamadas por telefone¹ (SMITH, 2005:2; GAMBETTA & HAMILL, 2005,110). Grosso modo, o serviço de táxi caracteriza-se por ser um transporte individual de

¹ Em alguns locais, os táxis chamados pelo telefone são proibidos de pegar passageiros na rua, como é o caso das cidades de Nova Iorque e Londres.

passageiros, sem roteiro pré-definido, com cobrança feita por meio de tarifa que varia de acordo com o horário e com a distância percorrida, calculados por meio de taxímetros².

No Brasil, não há uma definição clara a respeito de quem deve regulamentar o sistema público de transporte individual de passageiros, havendo um entendimento tácito de que cabe aos municípios a regulamentação da profissão de taxista e a liberação das concessões ou permissões públicas para a realização de tal serviço. O sistema é regulamentado, então, pelas municipalidades, que estabelecem as diretrizes básicas para o funcionamento de tais serviços (DIAS, 2007). Nas capitais brasileiras, em geral, o serviço de táxi funciona através do regime de “Permissão”, o que implica a autorização do município para exercê-lo.³

Apesar das especificidades dos espaços e das regulamentações que caracterizam o exercício da profissão em cada parte do mundo, é possível apontar aspectos em comum que caracterizam o trabalho de taxista nas grandes cidades. O local de trabalho destes profissionais são as ruas da cidade, lugares abertos e de intensa circulação de pessoas, fazendo parte do serviço lidar com clientes que são, em geral, desconhecidos. Para levar a clientela a seus destinos, é necessário que os taxistas desenvolvam uma noção da espacialidade dos locais por onde circulam, construindo mapas mentais da cidade e seus caminhos, que são fundamentais na definição dos roteiros das corridas e na identificação dos locais de destino. Ao mesmo tempo, faz parte deste mapeamento identificar os locais e horários em que o trânsito fica mais “pesado”, bem como as zonas perigosas onde estão mais vulneráveis no exercício de sua profissão, locais nos quais pode ser maior a probabilidade de encontrar maus passageiros (GAMBETTA & HAMILL, 2005:191). A profissão exige então, desses profissionais, o conhecimento detalhado dos espaços pelos quais circulam, tornando-os hábeis conhecedores do funcionamento da cidade das diversas dinâmicas e atividades nela desenvolvidas.

² Em algumas cidades brasileiras existe a modalidade chamada “táxi-lotação”, que se caracteriza por ter roteiro pré-definido (linha), no qual o taxista pode pegar mais de um passageiro simultaneamente. Nestas condições, o táxi ganha status de transporte coletivo, tendo, portanto, roteiro e tarifa pré definidas pelo poder público. O táxi-lotação é um serviço disponível em diversas cidades brasileiras, inclusive algumas capitais, como Porto Alegre-RS, Boa Vista- RR, Belém-PA, Belo Horizonte-MG. O regime de cobrança varia de acordo com a regulamentação municipal, sendo, no caso da cidade de Boa Vista, realizada através das unidades chamadas “trecho”. Uma rota completa costuma ser composta de mais de um “trecho”, cada um custando 2,50 reais. (FECOMERCIO/RO, 2010)

³ Em Florianópolis, Brasília, São Luis, Fortaleza, Goiânia, João Pessoa, Maceió, Natal, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Curitiba, Rio Branco, Rio de Janeiro, Manaus, Recife, Salvador e Vitória o serviço de táxi é autorizado pelos municípios através de “permissão” sendo a única exceção a cidade de São Paulo, que é fixada por “Alvará”. Em todos os casos, o serviço de táxi é concebido enquanto “serviço público”, necessitando, portanto de autorização dos municípios para seu funcionamento. (DIAS, 2007)

Os taxistas consideram-se “donos do seu próprio negócio”, possuem alguma flexibilidade de horário, circulam diariamente por diferentes áreas da cidade e controlam seu próprio caixa. Essas circunstâncias, quando comparadas a outros tipos de ocupação, conferem-lhes certo tipo de liberdade, no que diz respeito ao exercício e à definição de sua rotina diária. Quando são donos do próprio táxi, podem estabelecer o turno em que trabalharão e ganham alguma flexibilidade para decidir a jornada de trabalho e os dias trabalhados na semana. Os que não são proprietários do táxi, pressionados pelo pagamento de diárias, possuem horários menos flexíveis e jornadas de trabalho mais longas, já que devem trabalhar até conseguir cobrir todos os custos referentes ao táxi e ainda conseguir algum lucro. Apesar disso, assim como os primeiros, é comum compartilharem uma sensação de liberdade, conferida pela ausência do contato direto com o patrão e da vigilância de colegas e superiores tal como nos ambientes fechados de trabalho; além da possibilidade de escolher os pontos de parada onde ficarão à espera de passageiros nos horários menos movimentados do dia.

Por outro lado, esta profissão é marcada por uma jornada de trabalho longa, que em geral supera 12 horas diárias de trabalho, com momentos de intenso movimento de clientes, intercalados por outros (mais longos e freqüentes) de espera ou busca por passageiros, fazendo-os, de certa maneira, reféns da dinâmica da cidade. Pegar mais ou menos clientes depende desta dinâmica, que varia, decisivamente, com as atividades nelas desenvolvidas (econômicas, políticas, de lazer, turismo, etc.), bem como em relação aos horários e dias da semana⁴ e dinâmicas particulares de algumas espaços. Com a variação do ritmo da cidade, é muito comum que os taxistas façam ponto em locais diferentes nos turnos do dia e da noite, de acordo com o fluxo de pessoas nos locais.

A rotina da profissão é marcada por uma grande rotatividade no início do dia, de aproximadamente 7 às 9 horas. Este é o período do primeiro “pico” de passageiros no dia, horário no qual as pessoas estão se dirigindo principalmente às atividades de trabalho. A partir das nove horas da manhã o movimento diminui e os taxistas costumam “encostar” o carro em algum ponto da cidade, na maioria das vezes em um ponto fixo, à espera de passageiros. Pode parecer para muitos que o taxista está ocioso, mas a questão é que sua jornada de trabalho é marcada por breves momentos de “pico”, e longos intervalos de espera nos pontos da cidade, que muitas vezes chegam a levar horas. O movimento torna-se intenso novamente por volta das 17 horas, até aproximadamente 19 horas, por conta do retorno do trabalho para casa. As

⁴ Em Brasília, que possui uma das menores frotas de táxi dentre as capitais brasileiras, os taxistas são uma mostra de como o ritmo da cidade interfere na dinâmica da profissão. Lá, o grosso de sua clientela é composto por trabalhadores dos “três poderes”, que utilizam os serviços de táxi, principalmente, nos dias de semana, da terça a sexta-feira, o que faz de Brasília atípica, com finais de semana “mortos”. (PORTAL IG, 2010)

noites costumam ser de baixo movimento, a não ser em alguns momentos da noite das sextas-feiras e sábados - especialmente por volta das 3 horas da manhã, horário no qual há passageiros voltando das diversões noturnas da cidade⁵ (DALZIEL & JOB 1997: 124).

Faz parte da rotina do taxista a indefinição quanto ao tipo de passageiro e a quantidade de passageiros que vai pegar. Por realizar um transporte público, o taxista deve, pelo menos em tese, levar qualquer indivíduo que solicite seus serviços, independente de sexo, cor, identidade religiosa, atividade de trabalho, hora do dia ou localização. Essa condição da profissão impõe ao taxista uma rotina de trabalho na qual é esperado encontrar os mais variados tipos de indivíduos, em diferentes situações.

Mesmo diante desse horizonte amplo e diversificado de possibilidades, os locais (centro, subúrbio, pontos especiais) e horários (manhã, tarde, noite e madrugada) pelos quais os taxistas costumam rodar e fazer ponto interferem diretamente no perfil de sua clientela, no tipo de corrida, nos seus rendimentos e na sua segurança.

Fazer ponto sempre no mesmo lugar, por exemplo, pode, com o passar do tempo, possibilitar a construção de uma clientela conhecida, de pessoas que moram ou trabalham nas proximidades dos pontos de táxi. É nessas situações que o taxista costuma ser conhecido, ser chamado pelo nome e, principalmente, ser solicitado por passageiros que se tornaram clientes fieis que sempre os procuram no ponto, que dão preferência a este por terem desenvolvido uma relação de confiança e mesmo de amizade (SOARES & SILVEIRA, 2008; VILAR, 2004; ROCHA, 2004). Temos que lembrar que para muitos passageiros é importante conhecer o taxista com quem estão rodando, pois isso, de alguma maneira, lhes oferece segurança⁶.

Nesse tipo de relação é comum que taxista e passageiro marquem horários previamente estabelecidos para corridas, como ir e voltar para casa e trabalho ou simplesmente para ir até algum compromisso previamente estabelecido. Esses passageiros “preferenciais” costumam ser tratados com mais atenção pelo motorista, já que são importantes na manutenção de uma estabilidade mínima na rotina e na renda, podendo “salvar” o taxista nos dias de menor movimento (ROCHA, 2004: 31).

⁵ Há, ainda, a identificação, por parte dos taxistas, de períodos do ano em que a demanda de passageiros é maior do que os táxis disponíveis, como é comum nos finais de ano, principalmente, no final da tarde, apesar de que na maior parte do tempo, o problema é a baixa demanda pelos serviços de táxi durante todo o ano.

⁶ Embora este estudo esteja focado na maneira como o taxista estabelece sua relação com o passageiro, é importante destacar que o passageiro, assim como o taxista, está preocupado em quem é o taxista, se ele dirige de maneira segura, se ele vai fazer o caminho correto e se cobra o valor exato (ou menor) da corrida.

Nas proximidades do ponto também se costuma conhecer as pessoas que circulam por lá e conhecer as principais atividades desenvolvidas no bairro, que possam atrair possíveis passageiros. É neste sentido que podemos falar na construção de familiaridade com a área na qual o taxista costuma circular, o que lhe dá a possibilidade de conhecer o movimento de pessoas, os locais aonde os passageiros costumam ir e de onde costumam vir, o que vai lhe conferindo alguma segurança.

Por outro lado, não ter ponto de trabalho fixo torna o taxiar mais incerto, já que é maior o gasto de combustível ao circular pela cidade em busca de passageiros. Além disso, circular por lugares dos quais tem pouco conhecimento e familiaridade pode acarretar em dificuldades para pegar passageiros e em maior exposição à violência.

Deste modo, fazer ponto no centro da cidade, no subúrbio e/ou em certos pontos privilegiados é sempre uma definição importante. Pode significar pegar corridas mais rentáveis⁷, receber ou não gorjetas, enfrentar diferentes tempos de espera por clientes, estar mais ou menos exposto à violência (GAMBETTA & HAMILL, 2005, 110). Essas especificidades da rotina do taxista, juntamente com a sua posição frente à propriedade do táxi, são importantes elementos na definição da condição de trabalho destes profissionais.

2.1 TIPOS DE TAXISTA

Há basicamente dois grandes grupos de taxistas: aqueles que são proprietários e aqueles que alugam carro. Essa parece ser a dinâmica predominante na maior parte dos locais onde a indústria do táxi opera. Os primeiros costumam trabalhar em turnos matutinos, com jornada de 8 horas, alugando o táxi no turno da noite para os segundos, que trabalham nesse horário por cerca de 12 horas, (DALZIEL & JOB 1997: 123; SMITH, 2005:3). No Brasil, também é comum que proprietários de táxi aluguem o turno da noite para algum auxiliar que se apresente, mas o mais comum parece ser o aluguel integral do táxi.

Taxistas auxiliares alugam o carro que dirigem pagando pesadas diárias (em torno de 70 reais). Em algumas cidades brasileiras, como em Belo Horizonte, os proprietários de táxi e as chamadas frotas costumam alugar os táxis por um período de 12 horas, porém cobrando valores “cheios”, que giram em torno de 70 a 80 reais. Já em Recife e São Paulo, por exemplo, as diárias costumam ser integrais, ficando o táxi à disposição do locatário por 24

⁷ No shopping Iguatemi, um dos pontos mais cobiçados da cidade de São Paulo, alguns taxistas faturam em torno de 9.000 reais, descontados os gastos com o veículo. Do outro lado estão os taxistas que rodam em áreas de menor movimento, distantes de áreas comerciais, e que não estão atrelados a nenhum ponto fixo, que faturam menos de 2.000 reais. (VEJA SÃO PAULO, 2010)

horas. Essa última situação traz ao taxista locatário a vantagem de escolher os horários de trabalho e de ter o carro em mãos para eventualidades. Porém, na maior parte das vezes, para quem é taxista auxiliar, ficar com o carro o dia inteiro significa trabalho, em jornadas que freqüentemente passam a casa das 12 horas diárias, chegando a 18 ou 20 horas. O fato é que, para as duas categorias, as longas jornadas exigem que trabalhem exclusivamente como taxistas - aspecto apontado em recente pesquisa realizada na cidade de São Paulo, na qual 91,5 % dos entrevistados disseram não ter nenhum outro emprego, dedicando-se exclusivamente a pegar e levar passageiros (VEJA SÃO PAULO, 2010)

Deste modo, temos uma espécie de clivagem dentro da categoria que chamamos de taxistas. De um lado estão os proprietários táxi, que sofrem menos pressão quanto ao rendimento no final do dia, tendo a possibilidade de trabalhar menos, de alugar o táxi em turnos que não seja de seu interesse e que possuem maiores possibilidades de escolher seus passageiros; do outro lado estão os taxistas auxiliares, que pagam pesadas diárias e precisam fazer longas jornadas de trabalho para cobrir os custos do aluguel e do combustível. Além disso, temos como variáveis importantes na definição da condição de cada taxista, os locais de onde fazem ponto, como, por exemplo, locais exclusivos e de maior demanda (aeroporto, terminais rodoviários, shoppings) e áreas comerciais e de grande fluxo de pessoas, que são determinantes no perfil do passageiro, na quantidade de corridas e, principalmente, nos rendimentos diários. É comum a existência de pontos cobiçados nas cidades, que de tão rentáveis são negociados por valores elevados. Completando esta lista, existem ainda os taxistas que trabalham associados a empresas e rádio-táxi (tanto proprietários quanto auxiliares), que lhes permitem pegar mais passageiros, aumentando significativamente seus rendimentos e diminuindo o tempo que passam “ociosos” à espera de passageiros.

2.2 RISCOS DO TAXIAR

Trabalharei neste tópico os riscos relacionados à atividade dos taxistas que dizem respeito ao exercício prático do taxiar e, portanto, estão relacionados ao comportamento desses profissionais, suas ações e decisões (LUHMANN,2000). Embora considere que os riscos a que os taxistas estão expostos não possam ser relacionados exclusivamente a suas próprias ações e que muitos desses riscos são desconhecidos por estes, considero que a emergência de riscos na rotina do taxista esteja ligada, de maneira direta ou indireta, às suas próprias ações.

2.2.1 Instabilidade rotina/renda

A rotina dos profissionais do sistema de transporte individual de passageiros é marcada por uma grande instabilidade no que diz respeito ao número de passageiros/renda. Esse parece ser um dos principais desafios de quem escolheu o táxi como meio de vida. Apesar das diferentes possibilidades que estão disponíveis para cada perfil de taxista, eles compartilham muitos dilemas em comum. No intervalo entre os horários de pico, há uma diminuição considerável da demanda de passageiros, o que faz com que os taxistas passem muitas horas do seu dia de trabalho esperando passageiros, seja no ponto de táxi, seja rodando pela cidade. Além disso, há dias de movimento reduzido mesmo nos horários de pico, o que faz com que a previsibilidade quanto à sua renda seja ainda mais precária. Por essa razão, mesmo quando fatura bastante em um turno, o taxista não costuma dar o dia por encerrado antes do tempo, porque ele não sabe se o dia seguinte será bom ou ruim. Essa situação torna-se ainda mais problemática no caso dos taxistas auxiliares, que em muitos dias não conseguem o suficiente para pagar a diária do automóvel.

Conforme já explicitado, em geral os pontos de táxi são marcados por uma grande rotatividade no início do dia, aproximadamente de 7 às 9 horas (primeiro pico), seguindo-se a esse momento várias horas de pouco movimento. Nesse período, muitos taxistas ficam parados no ponto, à espera de clientes, em uma fila pode durar entre 30min e 3 horas. É nesse momento que estes aproveitam para conversar e se atualizar com os companheiros de profissão e, entre outros assuntos, compartilhar as experiências vividas nas ruas da cidade.

O segundo pico do dia ocorre entre 17h30 e 19 horas, horário em que termina a maior parte dos expedientes e as pessoas se dirigem para casa. Porém, assim como ocorre pela manhã, as corridas não são suficientes para garantir um bom dia de trabalho porque os taxistas, com ou sem passageiros, passam muito tempo presos no trânsito.

Preocupar-se com os engarrafamentos, no caso desses profissionais, não é uma questão pontual de pressa ou impaciência, e sim de implicações concretas nos seus rendimentos e jornada de trabalho. Isso acontece porque, mesmo com o passageiro a bordo, o taxista ganha mais pelo quilômetro rodado que pela hora parado. Além disso, “presos no trânsito”, demoram mais tempo para finalizar uma corrida e iniciar outra, o que diminui o rendimento do dia. A redução da produtividade impõe, então, a necessidade de aumento da carga de trabalho, o que significa aumentar o tempo de exposição às condições vulneráveis de trabalho e ao desgaste físico e mental.

2.2.2 Acidentes e doenças

O longo período de exposição na rua é um dos principais fatores de risco para um taxista, visto que, respeitadas as diferenças de estilo de direção e características pessoais, quanto maior o tempo na direção, maior a probabilidade de envolvimento em batidas de carro. Colisões, no caso dos taxistas, são acidentes de trabalho com conseqüências financeiras imprevisíveis, visto que, devido ao tempo de exposição do carro, à probabilidade de acidente e ao uso intenso do veículo, os valores de um seguro de carro são muito mais altos que a média.

A saúde do taxista também é afetada por essa rotina, visto que, além dos longos períodos sentados, que podem causar problemas de circulação e coluna, costumam alimentar-se de maneira precária, em locais próximos aos pontos, como barracas de lanche, já que não conseguem estabelecer horários fixos para as refeições. Acima disso, o trânsito e a jornada de trabalho, associados, são causa de estresse quase generalizado na categoria, bem como de fadiga e distúrbios de sono. Segundo Dalziel & Job (1997: 104), há indicações de que a fadiga cause prejuízos não apenas fisiológicos (como reações mais lentas), mas também psicológicos (como mau humor e redução da capacidade de julgamento). Por fim, a fadiga pode ter efeito semelhante ao do álcool na redução de habilidades meta-cognitivas de avaliação da própria performance.

À semelhança dos motoristas de ônibus, as condições de trabalho dos taxistas favorecem o aparecimento de doenças cardiovasculares, musculoesqueléticas e gastrointestinais. Estudo realizado com motoristas de ônibus em Florianópolis revelou que eles apresentam medo considerável de assalto, acidentes de trânsito e demissão. Os dois primeiros fatores, compartilhados com motoristas de táxi, são apontados como principais causadores de problemas gastrointestinais e problemas de sono e estresse, respectivamente (BATTISTON, CRUZ & HOFFMANN, 2006).

A condição de trabalho interfere no estado psicofisiológico do motorista, traduzindo-se em irritabilidade (que pode levar a um comportamento agressivo na direção), insônia (podendo resultar em sonolência nas horas de trabalho, diminuindo os reflexos) e, em especial distúrbios na atenção (fator essencial para a direção segura) (BATTISTON, CRUZ & HOFFMANN, 2006: 333-334).

O estresse compartilhado por motoristas de ônibus e de táxi está relacionado ao trânsito das grandes cidades. Para os motoristas de ônibus, os engarrafamentos atrasam o rígido cronograma do transporte, gerando insatisfação por parte dos clientes e represálias e penalizações por parte dos empregadores. Segundo Paes-Machado e Levenstein (2002), em pesquisa realizada em Salvador, a pressão dos patrões em relação ao cumprimento de horários sobre os motoristas de ônibus do transporte coletivo é uma das principais causas do stress nesta categoria. No caso dos motoristas de táxi, ficar presos em engarrafamentos significa permanecer por muito tempo com um só cliente, por um valor menor, em horários nos quais seria possível fazer muitas viagens, visto que a demanda por táxis é maior nos horários de maior movimento nas cidades. Ambos tentam compensar o tempo perdido nos engarrafamentos impelindo alta velocidade nos trechos livres, causando desconforto entre os clientes, podendo levar a discussões e, mais uma vez, represálias por parte das empresas ou cooperativas.

2.2.3 Violência no trabalho

Entre os riscos aos quais os condutores de transporte individual de passageiros estão expostos, conforme posto até aqui, o que me interessa mais diretamente é o da violência no trabalho. Esta é experiência comum para taxistas e, ainda que a maior parte dos incidentes envolva apenas gritos, praguejamentos e ameaças, outros tipos de violência são comuns e causam maiores problemas, tais como agressões, calotes, assaltos, homicídios.

Taxistas são alvos “comuns” de violência, porque eles trabalham sozinhos, estão desprotegidos, aceitam passageiros cujas atitudes em relação à violência são desconhecidas e, além disso, carregam dinheiro, tornando-se, portanto, alvos em potencial (MAYHEW, 2000a:1).

Estes são, portanto, profissionais que trabalham em condições que os tornam mais vulneráveis à violência. Por vulnerabilidade, refiro-me a uma maior exposição a determinados fatores que aumentam as chances de indivíduos tornarem-se vítimas da violência, tais como exposição prolongada em locais públicos, circulação em locais com pouca vigilância e em ambientes físicos propícios à realização de crimes, trabalho em ambientes sem restrições à circulação de pessoas e com fácil acesso a indivíduos motivados a cometer crime. Desse modo, discorro agora, de maneira mais detida, acerca do ambiente de trabalho desses profissionais, apontando para aspectos que tornam essa categoria ocupacional especialmente vulnerável à violência.

2.3 VULNERABILIDADE: FATORES DE RISCO

2.3.1 Ambiente de trabalho e vulnerabilidade

As características de um ambiente de trabalho podem trazer maior ou menor proteção para os indivíduos, sendo os ambientes fechados fonte de uma relativa segurança para aqueles que nele atuam, principalmente pela limitação espacial e rotinização das atividades e pela circulação limitada de pessoas “estranhas”. Entende-se que essas circunstâncias possibilitam o mapeamento prévio de grande parte das situações de risco e a limitação de eventos novos e não esperados. Enquanto isso, os ambientes abertos expõem os trabalhadores, que não dispõem de limites físicos consideráveis em relação ao público, controle sobre sua chegada e partida e têm o mapeamento das situações dificultada pela menor rotinização (PAES-MACHADO & LEVENSTEIN, 2000). Nesta segunda situação encontram-se os taxistas, que têm como ambiente de trabalho as ruas da cidade, onde permanecem, nos carros ou nos pontos, muitas vezes por mais de 12 horas diárias.

Faz parte da rotina de tais motoristas trafegar por diferentes áreas da cidade, em espaços e horários que os tornam mais vulneráveis, e com passageiros na maior parte das vezes desconhecidos. Essas condições colocam os taxistas numa condição de controle sobre a sua própria segurança. Eles lidam todos os dias com novas situações – diferentes passageiros, horários e roteiros - diminuindo sensivelmente a previsibilidade da rotina de trabalho, o que produz conseqüências sobre sua segurança. Aliadas a tais condições, a forte concorrência, principalmente nos grandes centros urbanos, implica uma disputa devida à clientela escassa e à incerteza quanto à remuneração diária. Diante dessas circunstâncias, os taxistas tornam-se mais vulneráveis, já que são pressionados a circular por locais/horários que favorecem uma maior vitimização, e, de certa forma, são obrigados a aceitar toda sorte de passageiros (GAMBETTA & HAMILL, 2005).

2.3.2 Horários e locais

Para ser *pedreiro* não basta ir ficando até a noite cair, ir ficando até a manhã chegar. É preciso conhecer a cidade e seus lugares, os riscos e perigos encobertos por uma corrida “boa” (ROCHA, 2004:58)

Entre a madrugada e as primeiras horas da manhã, especialmente nos finais de semana e em locais “notoriamente problemáticos”, aumentam as chances de um taxista encontrar esses tipos ou criminosos (WORK PLACE SAFETY, s/d)

À noite os espaços mudam, como mudam os tipos de passageiros que abordam taxistas. Nesse horário é maior a probabilidade de encontrar passageiros bêbados, que pegam táxi em grupo, pessoas que gastaram o dinheiro na noite e tomam o táxi sem a intenção de pagar a corrida, entre outros maus passageiros. Mais que as confusões ou calotes que essas situações podem trazer, coloca-se de forma mais presente para o taxista o risco de assalto e das conseqüências que esse tipo de investida pode ter – de danos à sua integridade física, a morte, de carro danificado a carro roubado. Os riscos aumentam diante das oportunidades geradas pela redução da vigilância devida à ausência de pessoas nas ruas, pela visibilidade prejudicada devido à pouca iluminação natural.

Os indivíduos que andam mais à noite são vítimas preferenciais, talvez porque apresentem menor risco de aprisionamento para o criminoso, dada a incidência de testemunhas na rua nesse período (BEATO, PEIXOTO & ANDRADE, 2004:81)

Analisando os dados de uma pesquisa de vitimização realizada em Belo Horizonte, Beato, Peixoto e Andrade (2004:81) observaram que indivíduos que moram em locais onde há barulho de tiros sofriam com mais freqüência roubos, furtos e agressões, o que, segundo eles, “reflete a importância de fatores relacionados à desordem e à ausência de controle e supervisão, que caracterizariam a ausência de mecanismos de eficácia coletiva”. Isso significa pensar que, ao circular em locais violentos, os taxistas tornam-se mais vulneráveis – o que pode ocorrer não somente pela ação do passageiro, mas pelo fato de o seu local de destino ou chegada ser um lugar em que haja pouca ou nenhuma supervisão em relação ao que ocorre na rua.

2.3.3 Estresse e fadiga

As conseqüências psicológicas e cognitivas do trabalho de transporte público, como descritas acima (irritabilidade e redução da capacidade de concentração e julgamento), aumentam não apenas os riscos de acidentes de trânsito, como também de episódios de violência no trabalho.

A irritabilidade pode diminuir a capacidade do taxista em manter a calma e gerenciar problemas decorrentes da relação com o passageiro. Devido à natureza de contato direto com o cliente, qualquer demanda deve ser resolvida pelo próprio taxista estando este exposto a situações de conflito nas quais é necessário ter equilíbrio emocional e paciência para a resolução pacífica dos problemas.

Ao mesmo tempo, a redução da capacidade de atenção e julgamento pode trazer problemas ao taxista, já que em sua profissão é necessário avaliar passageiros, roteiros etc. A falta de atenção pode fazer o taxista aceitar uma corrida perigosa por não perceber sinais indicativos de problemas e situações arriscadas, ou pode fazer o mesmo se envolver em acidentes no trânsito. Mayhew (2000a: 2) sugere que, embora não haja estudos a respeito, o turno da noite deve apresentar um risco a mais para o taxista, relacionado à queda da capacidade de concentração:

Porque trabalham em turnos de 12h, dirigir à noite é inevitável. Porém, dirigir à noite envolve perturbações no ritmo circadiano⁸ e resulta numa queda da capacidade de concentração entre 2h e 4h da manhã. Inevitavelmente, a habilidade de executar tarefas complicadas e reconhecer sinais de alerta de violência iminente está comprometida neste ponto baixo do ritmo circadiano.

Dalziel & Job (1997) sugerem essa correlação no caso dos acidentes envolvendo táxis. Segundo eles, não há grandes diferenças entre os acidentes que envolvem ou não táxis, sendo as únicas especificidades deste caso a idade dos envolvidos e o horário, visto que há uma maior incidência no final dos turnos da noite nos finais de semana. Este padrão nos acidentes, afirmam eles, sugere que um momento em que os efeitos de um longo turno, combinados ao ponto baixo natural no ritmo circadiano, aumentam a ocorrência de acidentes.

2.3.4 Passageiros-problema

Os variados tipos de passageiros que os taxistas levam e as mais diferentes situações e necessidades nas quais os taxistas são solicitados aumentam os riscos de taxiar. Faz parte da rotina dos taxistas carregar pessoas desconhecidas, levar mais de uma pessoa por vez (reduzindo a possibilidade de vencer um confronto físico), lidar com passageiros estressados, embriagados, entorpecidos, passageiros que estão em conflito entre si (muitas obrigando o taxista a interferir, sendo desta maneira envolvidos em problemas que não são seus). Há também casos de assaltantes em fuga que utilizam os serviços de táxi para evadir-se do local, e de pessoas que tomam a condução para comprar drogas, podendo assim envolver o taxista em situações nas quais sua segurança é posta em perigo.

⁸ Ciclo biológico do corpo no espaço de um dia

2.4 VULNERABILIDADE: DADOS E SUBNOTIFICAÇÃO

A soma desses fatores de risco resulta na exposição acentuada dos taxistas a episódios de violência. Embora haja um problema generalizado de sub-notificação quanto às agressões sofridas pelos taxistas, é possível ter uma ideia do que elas representam a partir da exposição de dados mais organizados de outros países. É importante ter em vista que, guardadas as diferenças nas taxas gerais de criminalidade e especificidades locais, a vulnerabilidade desses profissionais à violência é fator em comum.

Segundo dados do Instituto Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional – NIOSH, nos EUA, entre 1980 e 1992, dentre os profissionais mais atingidos pela violência, os motoristas de táxi aparecem como as principais vítimas, correspondendo a 22,7% do total de homicídios ocorridos no exercício da atividade ocupacional. Da mesma forma, pesquisa realizada pelo mesmo instituto na Austrália, em 1990, revelou que, em relação à população geral, os taxistas estavam 67 vezes mais expostos a roubos com uso da violência. Além dos homicídios, estima-se que eles sofrem mais agressões físicas (184 por 1.000 trabalhadores), ficando atrás apenas dos policiais (306 por 1.000 trabalhadores) e guardas de segurança privada (218 por 1.000 trabalhadores), profissionais que figuram nas mais elevadas taxas de vitimização (NIOSH, 1996).

Nos Estados Unidos, os taxistas são o grupo com maior risco de homicídio e assalto no trabalho. O roubo é motivo de 80% desses homicídios no trabalho e de 60% dos assaltos não-fatais (SMITH, 2005:1) A exposição dos taxistas à violência no trabalho é calculada como 15 vezes maior que a exposição média. Nos EUA, 510 taxistas em serviço foram assassinados entre 1992 e 1998, mas os atestados de óbito só os relacionaram a acidente no trabalho em 80% dos casos (MAYHEW, 2000a: 2).

Survey realizado na Nova Zelândia revelou que três quartos dos taxistas haviam sido vitimados no último ano, 4% haviam sofrido graves danos físicos e 22% haviam sido ameaçados. Na Escócia, firmas de táxi afirmaram sofrer, desproporcionalmente, com ataques violentos, fraudes e roubos (ELZINGA E BURROWS apud MAYHEW, 2000a: 2). Outra pesquisa de survey, desta vez no Canadá, mostrou que, em um ano, um em cada quatro taxistas havia sido atacado. Quase todos esses tiveram seus veículos danificados. Um em cada dez teve dinheiro roubado e mais de um em 12 teve outros pertences levados. Um em cada 15 taxistas foi seqüestrado. Entre 2001 e 2005, taxiar era a profissão mais perigosa do Canadá: de

69 assassinatos no trabalho, 11 foram de taxistas, enquanto os policiais mortos foram 10 (NOVA SCOTIA, s/d: 2, 4).

Os dados acima apontam para a alta vulnerabilidade dessa categoria profissional nos mais diversos lugares do mundo, o que traz uma reflexão acerca da influência de características gerais que são as mesmas para o exercício da profissão e que tornam os taxistas vulnerável em diferentes contextos sociais.

Outro aspecto dos estudos que tentam avaliar os impactos da violência nessa categoria ocupacional é o problema da sub-notificação deste tipo de violência, já que muitos taxistas não fazem boletins de ocorrência em caso de vitimização e, boa parte das vezes, os registros oficiais não classificam como violência no trabalho (MAYHEW, 2000a: 2; DALZIEL & JOB, 1997:127). Mayhew aponta, ainda, que mesmo a realização de surveys como forma de tentar minimizar os efeitos da sub-notificação não capta a realidade dos ataques a taxistas devido ao efeito “trabalhador saudável”, pois os trabalhadores feridos ou que sofreram maiores danos deixaram a profissão e, portanto, não estarão presentes nos questionários. O problema é ainda maior no caso das tentativas de roubo, já que, não tendo se concretizado, elas podem parecer menos graves, e nem mesmo entendida pelo taxista como algo que seja caso de polícia. Smith (2005:2) argumenta, porém, que reportar-se a essas tentativas poderia ser particularmente útil no desenvolvimento de estratégias para lidar com a violência contra taxistas, visto que se trata de casos em que, por alguma razão, o roubo não pôde ser concretizado, sendo importante, portanto, conhecer estas razões.

A sub-notificação gera dificuldades para que se faça uma caracterização da violência desenvolvida em ambientes de trabalho no Brasil, como vêm apontando os estudiosos que procuraram mensurar os impactos da criminalidade sobre populações específicas (PAES-MACHADO E LEVENSTEIN, 2000; SOUZA, 2006). Desse modo, a escassez de dados coloca-se como um problema particular na apreensão de informações que permitam conhecer a dinâmica da violência no trabalho. Mesmo assim, considerações gerais a respeito da profissão e relatos que se repetem, dadas as semelhanças em contextos urbanos das grandes metrópoles, permitem o desenvolvimento de reflexões sobre a violência a que os trabalhadores do transporte individual de passageiros estão expostos.

2.4.1 Padrão de ataques

A partir dos dados coletados a respeito dos ataques a taxistas, alguns autores traçaram um padrão desses episódios, com o objetivo de guiar medidas de segurança para esses

profissionais. Unindo os dados de Mayhew (2000a - Austrália), Work Place Safety (s/d – Reino Unido), Rathbone (2002 – EUA), Smith (2005 – EUA) e Yavuz et al (2008 - Turquia), é possível traçar um panorama dos padrões.

Os tipos de agressão variam de praguejamentos a tiros, passando por socos, facadas e camisas rasgadas, mas, devido à gravidade atribuída e aos dados disponíveis a respeito, os eventos mais citados nos estudos são assalto, homicídio e calote.

Agressões e ameaças são, recorrentemente, atribuídas a passageiros bêbados, agressivos e abusivos. No caso dos assaltos, fatores de risco mais específicos são apontados: homens, jovens, fim de tarde/noite, embriaguez, acenos para o táxi na rua, passageiros pegos no subúrbio, clientes pobres e perseguições empreendidas pelos taxistas a clientes que haviam dado calotes. Os danos típicos de agressões decorrentes de assalto são contusões, lacerações à cabeça e parte superior do corpo, além de fraturas ocasionais (nariz e mandíbula), a maior parte deles causadas por passageiros sentados no banco atrás do motorista. Os instrumentos mais utilizados são armas de fogo, facas e punhos, havendo, ainda, referências a sprays, seringas, garrafas, pedras, bastões de baseball e quebradores de gelo.

Quanto aos homicídios, os dados mais completos foram compilados por Rathbone (2002), em relação aos EUA (analisando 606 homicídios de taxistas entre 1980-1994) e por Yavuz et al (2008), analisando 201 homicídios de taxistas em três cidades turcas (Istambul Ankara e Izmir), entre 1996 e 2006. No primeiro caso, quase 95% dos ataques ocorreram com o motorista dentro do táxi, sendo que 25% dos assaltantes estavam fora do táxi no momento do ataque; 85% das mortes foram causadas por tiros na cabeça, sendo o restante por outros danos na cabeça e pescoço. Os ataques ocorreram à noite em 80% das vezes, 75% deles foram realizados por adolescentes, dos quais 50% agiram sozinhos.

No caso da Turquia, 52,2% dos homicídios resultaram de assalto, contra 45,8% de desentendimentos, questões de honra e brigas. Entre os assaltos seguidos de morte, 90,9% dos crimes foram cometidos à noite ou ao final da tarde, 52,48% no subúrbio, 55,05% com armas de fogo e 41,78% dos golpes que causaram a morte foram na cabeça. Entre os assaltantes identificados e presos (63,3%), a maioria deles (44,6%) tinha entre 20 e 29 anos e todos entraram no táxi como clientes. Na Turquia, os táxis de todas as vítimas tinham rádio para comunicação, 29,7% dispunham de GPS e não havia outra medida de segurança instalada em nenhum deles.

2.5 PROTEÇÃO E AUTO-PROTEÇÃO

A delimitação de um padrão nos ataques aos taxistas já foi utilizada, em alguns locais, para elaborar medidas que promovam segurança para esses profissionais. Em um levantamento bibliográfico, foi possível identificar alguns órgãos governamentais que editaram materiais e/ou estudos sobre vitimização e medidas de segurança para taxistas: Governo de Vitória/Austrália (1993), Instituto de Transporte, Pesquisa e Educação da Universidade de Carolina do Norte/EUA, Departamento de Transporte de Perth/ Austrália (1996), Departamento de Justiça Criminal de Ottawa, Canadá (1996), Instituto Australiano de Criminologia (1997), Universidade da Austrália do Sul (1998), Departamento de Justiça dos EUA (2005).

As sugestões contidas nesses materiais vão desde a instalação de air bags nos bancos de trás (que poderão ser inflados pelo motorista para conter passageiros agressivos) até a colocação de divisórias à prova de balas entre os bancos da frente e de trás dos táxis. Além dos vários equipamentos de segurança indicados, são feitas, ainda, recomendações quanto à postura e comportamento dos taxistas (que serão detalhados no capítulo 3). É importante perceber que as recomendações de segurança para os taxistas estão de acordo com abordagens a respeito de risco, segundo as quais é possível que os indivíduos adotem medidas para reduzir seu grau de vulnerabilidade à violência. O que os taxistas fazem, na prática, é tentar reduzir os riscos de serem vitimados por agressores e isso se aproxima das indicações de abordagens teóricas como a *teoria das abordagens de atividades rotineiras*, de Cohen & Felson (1979), que consideram que a realização de um crime depende da convergência de três elementos, *ofensor motivado, alvo disponível e ausência de guardiões*, sendo necessário que estejam presentes os três componentes para que ocorra um crime de contato direto. Isso representa uma possibilidade de, através do mapeamento de situações de vulnerabilidade, desenvolver métodos de proteção focados nessas situações. Grupos vulneráveis, como os taxistas, podem ser inseridos em políticas públicas de segurança a partir desses mapeamentos, bem como podem ser preparados para identificar certos riscos e se resguardarem.

Os taxistas possuem papel central na aplicação e eficácia das propostas de prevenção à violência, pois, ao contrário do que sugerem Soares & Silveira (2008: 4,6), eles não vão a qualquer lugar solicitado, tampouco pelos caminhos exatos indicados pelos passageiros. Os taxistas têm poder de agência e decisão quanto aos passageiros que levam, aos caminhos que tomam para chegar a um determinado destino e às formas de lidar com passageiros. Como já foi tratado, a confiança é uma tomada de decisão frente a riscos, de maneira que, embora não

os anulem, as avaliações de confiabilidade e decisões delas decorrentes podem contribuir para aumentar ou reduzir a vulnerabilidade em relação aos riscos. Ressalte-se, porém, que o risco da violência é apenas um dos que precisam ser pesados na avaliação, havendo, por exemplo, o risco da renda insuficiente, caso os taxistas neguem todos os passageiros que, de alguma maneira, não lhes pareçam confiáveis (especialmente para os que sofrem maiores pressões por corridas, como foi visto em relação aos que alugam táxis). De qualquer maneira, taxistas não são simples alvos em uma agressão, podendo contribuir para dificultá-la ou facilitá-la. É sob essa ótica que trato, no próximo capítulo, das estratégias de auto-proteção empreendidas pelos taxistas de Recife.

Essa abordagem, segundo a qual há uma interdependência entre a estrutura das atividades ilegais e a organização das atividades cotidianas, é desenvolvida, no Brasil, por Beato, Peixoto & Andrade (2004), que procuram analisar os elementos presentes nessas interações a partir dos quais surgem as oportunidades para os atos criminosos economicamente motivados:

Fatores que mais influenciam o risco de vitimização dos indivíduos são: exposição, proximidade da vítima ao agressor, capacidade de proteção, atrativos das vítimas e natureza dos delitos. A exposição é definida pela quantidade de tempo que os indivíduos freqüentam locais públicos, estabelecendo contatos e interações sociais. O estilo de vida de cada indivíduo determina em que intensidade os demais fatores estão presentes em sua vida (BEATO, PEIXOTO & ANDRADE, 2004: 76).

Um taxista passa cerca de 12 horas na rua, leva pessoas desconhecidas dentro do espaço reduzido de um táxi, dispõe de poucos instrumentos para proteção e anda sempre com dinheiro em espécie, tornando-se, portanto, um alvo interessante para pessoas dispostas a cometer roubos menores, sem a necessidade de grandes planejamentos ou estratégias de fuga.

Para evitar indivíduos motivados a cometer crimes, selecionar os passageiros que serão levados é essencial, mas, antes disso, precauções podem ser tomadas no sentido de tornar-se alvo menos atraente (não utilizando jóias, não carregando grandes quantias de dinheiro) e evitar ser avaliado como alvo disponível (mantendo atenção focada, demonstrando monitorar os passageiros e as ruas). Além disso, os indivíduos costumam estar menos vulneráveis quando fazem atividades rotineiras em locais familiares, pois, neste contexto, há mais guardiões por perto (COHEN & FELSON, 1979:594). Os guardiões, val lembrar, são

quaisquer pessoas que realizem a função de vigilantes (parentes, vizinhos, ou mesmo o dono do objeto que é alvo).

Realmente, as pessoas mais aptas para prevenir crimes não são os policiais (que raramente estão por perto para descobrir os crimes no ato), mas antes os vizinhos, os amigos, os parentes, os transeuntes ou o proprietário do objeto visado (Clarke e Felson apud BEATO, PEIXOTO & ANDRADE, 2004:75)

As estratégias engendradas pelos taxistas criam dificuldades para a ação de indivíduos motivados. As estratégias de ação postas em prática pelos taxistas (desembarcar os passageiros em avenidas movimentadas, iluminadas, etc) podem frustrar os planos de quem deseja cometer um crime. A idéia que está por trás desta afirmação é a de que os ofensores agirão caso haja um contexto favorável que facilite sua ação (VIANO, 2007). Desse modo, parar em um bairro perigoso, numa rua estreita e com pouca iluminação, pode impulsionar a ação de um possível agressor motivado. Isso significa, em outras palavras, que nem sempre aqueles que pretendem assaltar um taxista conseguirão por em prática suas intenções, caso este crie certas dificuldades, visto que há uma distância entre intenção/motivação e ação, permitindo ao taxista certa margem de manobra que não deve ser desprezada. Porém, é preciso lembrar que, em muitas situações, a condição de vulnerabilidade a que alguns grupos de indivíduos estão expostos e a própria situação específica na qual uma determinada interação social se desenrola pode tornar a tarefa da prevenção a crimes mais difícil.

No extremo da capacidade de agir em relação à própria segurança, estão os casos nos quais os taxistas realizam ataques àqueles que consideram serem seus agressores. Uma notícia veiculada recentemente no jornal Dez Minutos (Manaus) exemplifica o caso. Segundo a notícia, veiculada em 9 de agosto de 2010, um taxista foi assaltado por dois rapazes, que o esfaquearam, e socorrido em seguida por outro taxista, que passou pela cena e chamou ajuda. Algumas horas depois, um grupo de cerca de 20 taxistas foi à casa de um dos rapazes que identificaram como agressor e o espancaram com uma barra de ferro (JORNAL DEZ MINUTOS, 09/09/2010).

Entre os 166 casos de linchamento noticiados pelo Jornal A Tarde (Bahia), entre os anos de 1997 e 2001, em quase nenhum os protagonistas foram identificados. Entre os identificados, seis foram diretamente associados à ação de taxistas e mototaxistas e, em outros três, a associação foi presumida, por tratar-se de crimes cometidos contra membros desses

grupos. Mototaxistas empreenderam ainda, nesse período, quatro invasões a delegacias, duas delas incluindo depredação, libertação de presos e roubo no momento da tentativa de linchamento. O resultado desses conflitos foi a prisão de quatro mototaxistas e o indiciamento de 28, além de suspensão da atividade até sua regulamentação pela prefeitura. No segundo caso, 20 mototaxistas foram presos e 14 indiciados (CERQUEIRA & NORONHA, 2006: 254).

Grupos organizados de taxistas, como uma força paramilitar, invadiram uma delegacia do interior do estado e seqüestraram um indivíduo que tinha se recusado a pagar o valor total de uma corrida de táxi, pertencente a um dos integrantes do grupo. Os taxistas mataram-no, mais tarde, em local deserto. ("A Tarde", 14/12/89). Esse mesmo grupo já havia assassinado um marginal, como vingança por ele ter matado um taxista. Entende-se que a organização deste grupo deve ter sido fortemente influenciada pela alta exposição ao risco que esta categoria profissional apresenta. Durante o ano de 1989, 21 (1,7%) taxistas foram vítimas de agressões. Esse número é extremamente alto, quando comparado ao de policiais, 35 casos (4,4%) ou vigilantes, 29 casos (3,7%), que desenvolvem funções mais diretamente expostas ao risco (NORONHA & DALTRO, 1991:221).

2.6 LOCUS DA PESQUISA: RECIFE E O SISTEMA DE TRANSPORTE

Ao tratar das características da cidade de Recife, procuro fazer um panorama a partir do qual poderá ser pensada a situação dos taxistas em outras grandes cidades, visto que a dinâmica desta profissão está em grande medida vinculada a esses marcos gerais da vida urbana. Ao mesmo tempo, trago algumas questões específicas desta cidade, de maneira a tornar mais claro o contexto em que esta pesquisa se insere e no qual os taxistas entrevistados estão colocados.

A cidade do Recife é uma das menores capitais do país em extensão territorial, possui uma população de 1.536.934 de pessoas, distribuída em 218,35km², num total de 94 bairros. A cidade é o centro da quinta maior região metropolitana do país (total de 3.688.428 de habitantes) e um dos principais pólos econômicos do Nordeste (IBGE, 2010). Apesar do processo de descentralização de atividades para outras cidades do entorno, Recife ainda concentra a maior parte das atividades econômicas e empregos em atividades de ponta da Região Metropolitana, sendo, portanto, uma cidade que atrai um grande número de pessoas de municípios vizinhos, seja pela rotina de trabalho, seja pela busca de bens e serviços (RIBEIRO,2009:65).

Essa concentração das atividades na cidade levaram a um processo de inchaço na capital, de maneira que, embora represente apenas 7,2 % da área da Região Metropolitana, a capital concentra aproximadamente 42% de seus habitantes. Essa concentração de pessoas foi acompanhada pelo surgimento e crescimento de zonas de pobreza, com construções irregulares, habitações inadequadas, déficit de esgotamento sanitário e de iluminação pública e altas taxas de criminalidade. A presença reduzida do Estado nesses espaços de subocupação pode estar associada à desorganização social do espaço urbano, fazendo com que haja menor presença de vigilantes capazes de coibir atos criminosos e uma estrutura espacial que facilita a ocorrência de crimes economicamente motivados (BEATO, PEIXOTO & ANDRADE, 2004). Recife reúne também as maiores desigualdades de renda, a menor proporção de pobreza absoluta e uma das maiores taxas de mortalidade masculina por homicídios dentre as capitais brasileiras (LIMA, 2006).

O processo de ocupação do espaço de Recife é marcado por uma forte heterogeneidade socioeconômica com bairros de maior desenvolvimento intercalando-se com outros com baixos índices de desenvolvimento humano, fazendo dessa uma cidade marcada por um processo conflituoso de ocupação e usos dos espaços. Deste modo, circular por Recife como fazem o taxistas, é cruzar zonas da cidade com realidades socioeconômicas distintas, sendo também bastante diversas as condições de vulnerabilidade à violência a que estes profissionais estão expostos.

2.6.1 Sistema de transporte coletivo e o problema do trânsito

Como grande centro urbano e mediante a diversidade de atividades nele desenvolvidas, o sistema de transporte coletivo de passageiros ocupa um papel central para o funcionamento da cidade. O sistema de transporte coletivo no Recife é regulamentado e operacionalizado pelo Grande Recife Consórcio de Transporte, que é responsável pelo transporte coletivo de passageiros não só na capital, mas em toda Região Metropolitana do Recife (RMR). Esse sistema é operacionalizado por 18 empresas de ônibus, que realizam, aproximadamente, 25 mil viagens por dia, transportando algo em torno de 1,8 milhão de passageiros por meio de 2.700 ônibus distribuídos em 385 linhas. Devido à sua magnitude, é o sistema de transporte mais importante para a mobilidade urbana na região metropolitana e no Recife (GRANDE RECIFE, 2010; DETRAN-PE, 2010).

Em meio a esse quadro, o sistema de transporte individual de passageiros desempenha uma função reduzida, porém importante, visto que supre uma demanda específica, que não é

absorvida pelo transporte coletivo de passageiros. Caracterizados por serem transportes mais ágeis que o transporte coletivo e por não possuírem itinerário pré-definido, os táxis são o meio de transporte escolhido por aqueles que desejam locomover-se com mais comodidade e rapidez nos grandes centros urbanos. Além de uma clientela eventual, que busca os serviços de táxi como alternativa pontual aos ônibus, esse serviço é um importante meio de transporte para quem desembarca no aeroporto, no terminal integrado de passageiros, no porto, em hotéis, em hospitais; passageiros carregando grandes volumes; pessoas que querem mais segurança, seja pra chegar, seja pra sair de agências bancárias; passageiros que buscam mais segurança ao andar à noite, voltando da vida noturna da cidade etc.

O Recife conta, atualmente, com um número fixo de 6.125 táxis, sendo a segunda capital com maior número de táxis por habitante, tendo um número de 409 táxis para cada grupo de 100 mil habitantes (DIAS, 2007:68). Esses profissionais atuam em, aproximadamente, 390 pontos distribuídos por toda cidade, além de um número não calculado de pontos informais⁹.

2.6.2 Sistema de táxi em Recife

O sistema de transporte individual de passageiros é regulamentado no Brasil pelas municipalidades, que estabelecem as diretrizes básicas para o funcionamento de tais serviços. Nas capitais brasileiras, em geral, o serviço de táxi funciona através do regime de “Permissão”, no qual é necessária a autorização do município para exercer o serviço público. Em Recife, o órgão responsável pela concessão das permissões é a Secretaria de Serviços Públicos, por meio da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU), que é o órgão municipal responsável pela gestão, operação e fiscalização da circulação de veículos e do transporte público de passageiros no Recife, em acordo com a lei municipal 16.534/99.

O Serviço Municipal de Táxi do Recife - SMTX/Recife é regulamentado pela lei municipal 17.537/09, segundo a qual o serviço pode ser realizado por três tipos de atores: 1- permissionários autônomos: pessoas jurídicas e proprietária do veículo utilizado como táxi; 2- empresas permissionárias: pessoa jurídica e proprietária do(s) veículos utilizados como táxi¹⁰; 3- condutores auxiliares: pessoa física, previamente cadastrada e autorizada pela CTTU. Os

⁹Dados fornecidos pelo Sindicato dos taxistas de Pernambuco (SINDITAXI-PE).

¹⁰ A liberação de novas “permissões” só pode ser realizada pelo município através de licitação pública, já que se trata de uma concessão de serviço público.

auxiliares são aqueles que não possuem permissão (táxi próprio), mas estão habilitados a dirigir táxis de autônomos ou de empresas permissionárias, o que fazem mediante o pagamento de um valor diário pelo uso dos veículos.

Somando essas três categorias, é difícil calcular o número de taxistas atuando em Recife, visto que cada carro com permissão pode estar sendo dirigido por mais de um taxista ou por nenhum. Além disso, não há como saber quantas das 4.964 pessoas que fizeram ou renovaram cadastro de taxista auxiliar na CCTU em 2010 estão, de fato, exercendo a profissão, nem com que frequência. De qualquer maneira, independentemente dos números, essa divisão entre permissionários e auxiliares faz com que haja uma grande disparidade de renda entre os taxistas, interferindo na rotina destes profissionais, como será tratado de maneira mais detida no capítulo 3.

Para se tornarem permissionários do município, autônomos e empresas interessadas devem aguardar a abertura de novas vagas por meio de licitação pública¹¹, o que não acontece há mais de 20 anos. O longo período de tempo sem a liberação de novas licenças gerou uma super valorização dessas, criando-se um mercado paralelo de negociação de licenças, na qual a transferência da propriedade da praça para outra pessoa pode custar mais de 50 mil reais¹². Esse mercado paralelo de concessões é bastante conhecido, mas devido à sua irregularidade, é um assunto de certa maneira velado entre os taxistas.

Aqueles que têm permissão, tanto autônomos como empresas, são divididos em categorias a partir da definição de: 1- tarifas diferenciadas; 2- espaços de circulação especial. A partir do primeiro critério, temos duas categorias gerais:

a) Serviço Municipal de Táxi Comum (SMTXC/Recife) - Atendem os passageiros que embarcam na cidade do Recife e são a maioria dos taxistas da cidade, num total de 5.885 veículos. Os taxistas do Serviço Comum possuem tarifas mais modestas. Os valores do Táxi Comum são de R\$3,50 pela bandeirada¹³ e mais R\$1,70 a cada quilômetro rodado na bandeira

11 As licitações obedecem à Lei Federal nº 8.666/93 e suas alterações, bem como à Lei Federal 8.987/95.

12 De acordo com a Lei 17.537/09, é permitido aos atuais permissionários ceder suas autorizações de exploração do serviço de táxi a outro uma única vez e não é permitido vendê-las.

¹³ Valor inicial para dar início a uma corrida

1 ou R\$2,04 na bandeira 2¹⁴. Existe ainda o Táxi Comum do TIP, que tem cobrança por sistema de bilhetagem antecipada ou por taxímetro, com tarifa comum.

b) Serviço Municipal de Táxi Especial (SMTXE/Recife) - São subdivididos em duas categorias: Táxi Especial do Aeroporto Internacional dos Guararapes, num total de 60 veículos, e Táxi Especial de Hotel, num total de 71 veículos. Este serviço possui como diferenciais carros mais luxuosos e cobrança com tarifa diferenciada. No caso do táxi especial de Hotel, os valores são de R\$4,20 pela bandeirada R\$2,04 pelo quilômetro rodado na bandeira 1 e R\$2,45 para a bandeira 2. Em ambos os casos, a hora parada custa R\$12,00. Temos ainda o Táxi Especial de Aeroporto, cuja cobrança ocorre por meio de sistema de bilhetagem antecipada semelhante ao TIP, porém com valores mais altos.

A outra divisão interna da categoria em Recife diz respeito aos taxistas que possuem exclusividade em certos pontos da cidade. Nessas chamadas *zonas especiais*, só podem pegar passageiros os taxistas previamente selecionados e credenciados pela CTTU e os taxistas não cadastrados que tentarem fazê-lo estão sujeitos a multa e a outras penalidades previstas na lei municipal 17.537/09. Os pontos que requerem cadastro especial na CTTU são o Aeroporto Internacional dos Guararapes (60 táxis com tarifa comum e 60 com tarifa especial), o Porto do Recife (100 vagas para táxi comum, das quais 87 estão preenchidas), o Terminal Integrado de Passageiros (70 táxis com tarifa comum)¹⁵. Todos eles funcionam através de tabelas de bilhetagem antecipada¹⁶. Além disso, alguns estabelecimentos solicitam a realização de cadastro, como shoppings e hotéis.

Em geral, estas áreas em que ocorre cadastro são cobiçadas pelos taxistas, especialmente as *zonas especiais* (Aeroporto, TIP e Porto), já que a tarifa cobrada é mais alta e trata-se de uma clientela diferenciada, composta, em boa parte, por turistas, que costumam fazer corridas mais longas e rentáveis, inclusive passeios turísticos pela cidade, litoral e interior. Além da tarifa e do perfil dos passageiros, esses locais oferecem como atrativo um fluxo de passageiros constante, e, é claro, uma menor concorrência de taxistas. No caso do

¹⁴ 10km rodados em Recife ficam por R\$20,50. O valor cobrado na cidade de São Paulo, considerado alto, é de R\$24,50, enquanto em Brasília e Rio de Janeiro têm valores de, respectivamente, R\$21,30 e R\$18,30 (VEJA SÃO PAULO, 2010:40).

¹⁵ A seleção dos taxistas que trabalhariam no aeroporto foi concorrida e incluiu critérios como não ter ponto na carteira, apresentar certificado de curso de línguas, possuir carro 0km, com quatro portas, ar-condicionado, compartimento de bagagem acima de 200 litros e taxímetros com impressoras. No caso do Porto, que teve seleção mais recente (2007), foram permitidos carros com dois anos de fabricação (CTTU WEB).

¹⁶ A tabela traz uma tarifação especial que divide a cidade em 12 *Zonas de Tráfego*, as chamadas ZT, que estipulam a cobrança por distâncias médias em relação ao TIP. Cada ZT possui um valor específico, pré-estabelecido.

Aeroporto e do TIP, e Porto há, além disso, uma maior previsibilidade em relação às corridas, a partir dos horários de chegada dos passageiros que ali desembarcam. Diante dessas vantagens, é relativamente comum que taxistas não cadastrados abordem passageiros nesses locais, em geral na tentativa de pegar uma corrida de volta após levar alguém até lá - prática que gera conflitos com os taxistas cadastrados no local.

O caso do Porto é uma exceção porque, já que este não é um ponto com demanda contínua, a maior parte dos taxistas não passa o dia lá, indo apenas nos horários em que há previsão de chegada de navios. Além disso, quando o número de pessoas desembarcando é muito grande, é comum que taxistas não cadastrados recebam permissão para pegar passageiros.

Entre os casos em que ocorrem conflitos, destaca-se o Aeroporto, um exemplo importante dos efeitos das divisões internas entre os taxistas. No início deste ano (2011), o Aeroporto Internacional dos Guararapes foi palco de conflitos entre taxistas cadastrados e os chamados “avulsos”, expressão pela qual são conhecidos os taxistas não cadastrados.

Segundo os taxistas cadastrados, a desavença já chegou às vias de fato, com brigas e ameaças entre os grupos. No meio, estão os clientes, incluindo turistas de toda a parte do mundo, que são avisados constantemente pelas caixas de som do aeroporto para não pegarem carros não cadastrados, enquanto são abordados pelos motoristas avulsos, chamados de “miões” pelos outros, pois costumam “miar” nos ouvidos dos passageiros, alegando que cobram tarifas menores e são homens de confiança (JORNAL DO COMMERCIO, 25/10/2010).

Outro problema colocado por alguns dos entrevistados é a concorrência de carros de fora. Assim como ocorre no caso dos pontos reservados, nos quais taxistas “avulsos” tentam driblar a lei e pegar passageiros, nas ruas da cidade ocorrem conflitos com taxistas de outras cidades, que são proibidos por lei de pegar passageiros em Recife¹⁷. Já que a capital tem uma demanda maior pelos serviços de táxi, os chamados “forasteiros” costumam, com certa frequência, pegar passageiros em Recife. Esta situação, além do descontentamento, pode fazer com que, em alguns momentos, haja conflitos físicos, como no caso relatado por um dos taxistas entrevistados, segundo quem já houve caso em que um taxista de Recife foi reclamar

¹⁷ Essa regra costuma ter exceções no Carnaval, em que a demanda é muito grande em Recife e Olinda, em horários diferentes. Assim, os taxistas de cada cidade podem pegar passageiros que acenam nas ruas da cidade vizinha, com a condição de não ficarem parados nos pontos de táxi.

da presença de um “forasteiro” de Jaboatão e acabou sendo morto por este. A questão da chamada invasão de município é alvo de preocupação por parte do SINDITAXI-PE:

E - Eles invadem pelo seguinte, como disse a você: Olinda, Olinda parece que tem 800 táxis, Paulista, parece que tem 600 ou 700 táxis. Olinda não é tanto, mas Paulista, ele não tem condições (...) Hoje isso aí tá preocupando muito e dificultando muito (...) a gente já deixou a CTTU ciente desse trabalho, porque isso é de uma, uma responsabilidade, do, do... da CTTU, que é o órgão responsável pelo transporte, no modo geral. É ele que tem que ter, é ele que tem a condições de punir quem tá fazendo essa invasão, porque, como eu disse, o sindicato é sindicato dos condutores do estado de Pernambuco, mas existe a lei municipal, que cada um tem que rodar, trabalhar, dentro do seu município. Agora, não impede de você pegue o carro em Olinda e o passageiro, e o motorista vem trazer você em Recife. E vice-versa. Agora, o que você não pode é... um carro de Olinda vem trazer você aqui, e aqui se ficar angariando passageiro.

G – Certo, o que acontece é ele ficar rodando mesmo aqui dentro, né?

E - É, porque como Recife é uma capital, aí fica difícil é... pro controle, porque muita gente adquire concessões e naquele município não acomoda a quantidade de carro que tem, aí quer circular dentro de Recife. Aí tira a receita daqueles que pagam imposto de Recife.

Essa caracterização das divisões internas da categoria é importante para os taxistas porque a vulnerabilidade a que eles estão expostos está diretamente relacionada a suas rotinas e aos espaços nos quais desenvolvem sua atividade profissional. Pegar passageiros nos diferentes pontos da cidade representa diferentes probabilidades de vitimização. Em geral, quando perguntados sobre os locais mais seguros para pegar passageiros, os taxistas entrevistados apontaram o aeroporto, os hotéis, o porto e, em menor grau, o TIP e o shopping, listando como mais arriscados os motéis, os pontos de táxi, e a rua em si. Essa segurança se deve à própria estrutura dos primeiros locais citados, que limitam a circulação de pessoas e contam com algumas possibilidades de controle, como câmeras, quantidade de pessoas circulando e, no caso do Aeroporto e dos hotéis, registro com a identificação dos clientes. Nos pontos de táxi e no TIP, em que não há tanto controle, a resposta mais comum em relação à confiança nos passageiros foi “confio mais ou menos”; quanto aos passageiros de motéis e rua, os entrevistados afirmaram que “confio pouco” ou “não confio”. É importante lembrar, ainda, que os locais especiais oferecem ainda, para os taxistas que neles trabalham, uma maior capacidade de produzir auto-proteção, visto que o grande fluxo de passageiros permite uma maior possibilidade de selecionar quem será aceito para uma corrida.

CAPÍTULO 3

TAXIANDO EM RECIFE: ROTINA, RISCOS E AVALIAÇÕES

Neste capítulo, busco analisar alguns padrões recorrentes nas entrevistas com os taxistas, à luz de questões teóricas acerca da vulnerabilidade, risco e confiança, como foi discutido nos capítulos 1 e 2. Depois de explicitar os procedimentos realizados na pesquisa de campo, faço uma caracterização dos entrevistados, mostrando certos aspectos da profissão de taxista, como as longas jornadas de trabalho, os desafios em relação à renda entre proprietários e taxistas auxiliares, a necessidade de avaliação dos passageiros, e a convivência dessa categoria com os riscos que envolvem a profissão. Ao mesmo tempo, cada perfil dá uma mostra das diferentes relações destes taxistas com a profissão, diferentes graus de satisfação e de significados da profissão na vida de cada um desses profissionais.

Para alcançar os objetivos deste capítulo, parto para a localização de alguns padrões extraídos das entrevistas, de modo a mostrar construções mais ampliadas de riscos e dos problemas enfrentados por estes profissionais, indo além daqueles referentes à violência. Deste modo, aponto para questões que, direta ou indiretamente, interferem no nível de vulnerabilidade a que estão expostos os taxistas ao sair para trabalhar (condição de proprietário ou locatário, jornada de trabalho, trânsito engarrafado, público atendido, etc). Passo, então, para a colocação do problema da violência, que não é apontada como principal dificuldade para o exercício da profissão, mas traz claros impactos sobre o taxiar. Estes impactos são trabalhados neste capítulo através da avaliação de diversas estratégias, aqui categorizadas como “estratégias de precaução”, “estratégias de seleção” e “estratégias de monitoramento dentro do táxi”. À luz das ideias de Gambetta e Hamill (2005), procuro apontar, de maneira esquemática, os critérios utilizados na avaliação dos passageiros (as *propriedades garantidoras da confiança* e os sinais indicadores de sua presença). Discuto, ainda, a interferência do passageiro na avaliação feita pelo taxista e, finalizando o capítulo, abordo a visão dos taxistas a respeito da negação ou encerramento de corridas já iniciadas e os constrangimentos que estão implicados neste processo.

3.1 TRAJETO METODOLÓGICO

Este trabalho está ligado à perspectiva dentro das ciências sociais que procura entender e explicar os fenômenos sociais a partir dos indivíduos e suas interações, reafirmando o papel

das suas crenças e intenções na construção da ação social. É preciso ter em mente que, quando falo em tomada de decisão, refiro-me a um tipo de ação social contingente, que se estabelece a partir dos interesses dos indivíduos, mas que leva em conta, fundamentalmente, o caráter situacional da tomada de decisão. Isso significa dizer que falo de uma racionalidade limitada, mediante a impossibilidade de conhecimento total da situação social (e dos resultados da transação social) e a necessidade de rápida tomada de decisão.

Em consonância com o individualismo metodológico, tomo as ferramentas fornecidas pela Teoria da Escolha Racional – Teoria dos Sinais – como ponto de partida para a análise de meu problema de pesquisa, pois elas possibilitam compreender os produtos sociais como resultado da agregação dos cálculos individuais em busca de interesses próprios, dado seu conjunto de crenças acerca do mundo e seu ambiente de escolha (RATTON & MORAIS, 2001). Nessa perspectiva, para entender a ação social é necessário conhecer a significação que os indivíduos fazem do mundo, a situação social na qual interagem e tomam decisão e suas motivações e interesses numa dada transação social¹.

Deste modo, é necessário lançar mão de metodologia e técnicas capazes de, alinhadas com meu referencial teórico, dar acesso à dimensão compreensiva da construção do sentido, das motivações e dos interesses postos em negociação nas relações sociais. Para tanto, realizo uma análise do problema aqui levantado – uma perspectiva racional da avaliação de riscos e da construção da confiança – conjuntamente com uma análise geral da profissão de taxista na cidade de Recife, de forma a apontar o contexto no qual os riscos da violência surgem para estes indivíduos.

O central neste trabalho, portanto, é compreender como os taxistas de Recife percebem os riscos aos quais estão expostos, a quais aspectos de sua rotinas eles atribuem esses riscos e, como, de maneira mais ou menos intencional, estes estabelecem estratégias de auto-proteção. Por estar focado na obtenção de informações que me permitam, de alguma forma, “reconstruir” os jogos da confiança, o conhecimento gerado pela prática destes jogos nas condições particulares da cidade do Recife, e, ao mesmo tempo, conhecer os princípios subjacentes às “street-level epistemologies” dos agentes, optei por um recorte qualitativo como desenho do meu trabalho empírico (BAUER & BAS AARTS, 2002: 43). Realizei a

¹ A escolha pelo individualismo metodológico não significa tomar a sociedade como mera soma das ações e orientações dos indivíduos agindo intencionalmente. A afirmação é a de que a agência humana existe e, epistemologicamente, não pode ser explicada por teorias que anulam as pessoas e sua capacidade de moldar seus destinos. Este, aliás, seria o problema das explicações da ação em termos puramente macrossociológicos ou por impulsos inconscientes (COLEMAN, 1994:16).

coleta de informações através das técnicas de levantamento bibliográfico, entrevista semi-estruturada e grupo focal.

Para tornar mais robusto o corpus da pesquisa, realizei um levantamento documental, buscando dados sobre vitimização de taxistas na Secretaria de Defesa Social de Pernambuco. Também incorporei ao corpus documental manuais de segurança feitos na Austrália, Canadá e Reino Unido, além de estudos e levantamento de dados nesses países e também na Turquia e Estados Unidos. Após o levantamento bibliográfico e da pesquisa documental, iniciei a pesquisa de campo, que detalho nos tópicos a seguir.

3.1.1 Entrevistas Semi-estruturadas

Instrumento privilegiado na coleta de dados em pesquisas de base qualitativa, a entrevista, quando bem realizada, permite ao pesquisador

fazer uma espécie de mergulho em profundidade, coletando indícios dos modos como cada um daqueles sujeitos percebe e significa sua realidade e levantando informações consistentes que lhe permitam descrever e compreender a lógica que preside as relações que se estabelecem no interior daquele grupo, o que, em geral, é mais difícil obter com outros instrumentos de coleta de dados (DUARTE, 2004: 215)

A entrevista pode ser conceituada como um processo de interação social entre duas pessoas, o entrevistador e o entrevistado, em que o primeiro objetiva obter informações do outro. No caso das entrevistas semi-estruturadas, técnica escolhida como forma de coleta de informações nesta pesquisa, muitas vantagens podem ser enumeradas. Boni e Quaresma (2005) destacam a elasticidade quanto à duração e o favorecimento de respostas espontâneas na interação entre o entrevistador e o entrevistado. O clima de descontração e liberdade é propício ao surgimento de questões inesperadas ao entrevistador que poderão ser de grande utilidade no seu trabalho investigativo. Duarte (2004, p. 216) elenca algumas exigências para a realização de uma boa entrevista:

a) que o pesquisador tenha muito bem definidos os objetivos de sua pesquisa (e introjetados — não é suficiente que eles estejam bem definidos apenas “no papel”); b) que ele conheça, com alguma profundidade, o contexto em que pretende realizar sua investigação (a experiência pessoal, conversas com pessoas que participam daquele universo — egos focais/informantes privilegiados —, leitura de estudos precedentes e uma cuidadosa revisão bibliográfica são requisitos fundamentais para a entrada do pesquisador no campo); c) a introjeção, pelo entrevistador, do roteiro da entrevista (fazer

uma entrevista “não-válida” com o roteiro é fundamental para evitar “engasgos” no momento da realização das entrevistas válidas); d) segurança e auto-confiança; e) algum nível de informalidade, sem jamais perder de vista os objetivos que levaram a buscar aquele sujeito específico como fonte de material empírico para sua investigação.

Atento a essas orientações, na pesquisa que desenvolvi, essa etapa consistiu na realização de nove entrevistas semi-estruturadas com oito taxistas que atuam na cidade do Recife e com o presidente do Sindicato dos Taxistas de Pernambuco (SINDTAXI-PE). Tomei, ainda, cuidados relativos à adequação da linguagem ao contexto dos entrevistados. As entrevistas foram gravadas, transcritas e passaram por análise na qual foram buscados:

- 1- aspectos gerais da profissão de taxista em Recife (regulamentação, formas de ingresso na profissão, organização dos pontos de táxi, jornada de trabalho, renda média, divisões internas na categoria);
- 2- um perfil dos taxistas entrevistados (chegada na profissão, rotina e percepções sobre o taxiar);
- 3- os problemas apontados pelos taxistas no que diz respeito à profissão e às formas como acreditam ser possível lidar com eles;
- 4- percepções sobre o risco e violência, experiências relacionadas a situações de perigo, presença ou não de compartilhamento de informações a respeito das estratégias de auto-proteção;
- 5- sinais observados nas avaliações de possíveis passageiros e no monitoramento de passageiros já dentro do táxi

Para realizar as entrevistas, busquei taxistas que pegassem passageiros na rua, fora dos pontos especiais, e que tivessem pelo menos cinco anos de praça. Destes taxistas, cinco trabalham apenas com passageiros que pegam nos pontos de táxi e na rua, e três deles trabalham também com passageiros de rádio-táxi.

Todas as entrevistas iniciaram-se com aspectos gerais da profissão e da rotina do taxista entrevistado. Em seguida, era dada ênfase nas percepções dos taxistas sobre a violência urbana e na compreensão destes acerca do comportamento da violência ao longo de sua vivência na profissão. Posteriormente, levando em consideração a experiência desses

indivíduos no que tange o taxiar, busquei perceber como as estratégias de auto-proteção foram desenvolvidas através da experiência e, portanto, de um processo de aprendizado na profissão.

Todas as entrevistas foram realizadas no horário de trabalho dos taxistas, no ambiente do ponto de táxi ou dentro do táxi. Visto que as entrevistas versavam sobre a rotina desses profissionais e sobre suas preocupações e estratégias cotidianas, procurei fazer com que o tema fosse abordado em um ambiente no qual essas questões são vividas no cotidiano.

A entrevista com o presidente do sindicato teve questões em comum com as demais, mas buscou, principalmente, um panorama institucional dos problemas enfrentados pela categoria, diversificando as informações, enriquecendo e possibilitando o refinamento do problema. Foi possível, ainda, comparar as informações obtidas nesse ambiente institucional àquelas que foram fornecidas pelos taxistas entrevistados, a fim de observar possíveis aproximações e afastamentos entre os *corpus* (BAUER & BAS AARTS, 2002).

As entrevistas individuais constituíram, assim, uma rica referência, tendo sido retomadas na delimitação do roteiro de discussões para o grupo focal, realizado posteriormente.

3.1.2 Grupo focal

Originalmente aplicada em pesquisas mercadológicas, a técnica de grupos focais tem sido utilizada em pesquisas qualitativas que visam a coletar dados através da interação grupal, sendo especialmente usada em pesquisas que consideram a visão dos participantes em relação a uma experiência ou algum tema. Segundo Gatti (2005, p.11), a utilização do grupo focal:

permite compreender processos de construção da realidade por determinados grupos sociais, compreender práticas cotidianas, ações e reações a fatos e eventos, comportamentos e atitudes, constituindo-se uma técnica importante para o conhecimento das representações, percepções, crenças, hábitos, valores, restrições, preconceitos, preconceitos, linguagens e simbologias prevalentes no trato de uma dada questão por pessoas que partilham alguns traços em comum, relevantes para o estudo do problema visado. [...] permite também a compreensão de ideias partilhadas por pessoas no dia-a-dia e dos modos pelos quais os indivíduos são influenciados pelos outros.

Uma das maiores vantagens desse tipo de atividade consiste em tirar partido da tendência de o indivíduo formar opiniões e atitudes na interação com outros. Em geral, as pessoas costumam ouvir a opinião dos outros antes de formar as suas próprias e,

constantemente, mudam de posição (ou fundamentam melhor sua posição inicial) quando expostas à discussão em grupo. Nesse processo, ganha destaque a interação dos participantes e cabe ao pesquisador criar um ambiente propício para que diferentes percepções e pontos de vista venham à tona, sem que haja qualquer pressão para que seus participantes cheguem a um consenso ou estabeleçam conclusões finais. Soma-se ainda a possibilidade do pesquisador conhecer a linguagem usada pelo grupo para descrever suas experiências, expressar seus valores, estilos de pensamento e de comunicação/interação, além de obter uma boa quantidade de informações em curto espaço de tempo.

A realização do grupo focal na pesquisa que fundamenta este trabalho deveu-se à necessidade de complementar e aprofundar informações colhidas nas entrevistas individuais. Seu uso mostrou-se relevante no exame das idéias e das trocas lingüísticas que operam no ambiente sociocultural e fundamental para o alcance dos objetivos propostos.

Dada a dinâmica do ponto de táxi, em que aqueles que estão no início da fila precisam estar atentos à aproximação de possíveis passageiros e poderem sair a qualquer momento, dei preferência aos três taxistas que estavam no chamado “rabo da fila” e que puderam, assim, participar da conversa inteira, que durou 36 minutos. É importante destacar, ainda, como um limite no desenvolvimento da técnica, que mesmo esses 3 taxistas não permaneceram no grupo o tempo todo, tendo havido saídas para empurrar os carros, quando algum táxi seguia viagem, e outras mais pontuais que estão relacionadas à própria forma como eles se comportam no ponto (ir até a esquina, cumprimentar um taxista que chegou ao ponto, pegar água e falar com um comerciante da área). Apesar destas dificuldades, os taxistas se mostraram bastante receptivos à realização do grupo focal, agindo com bastante descontração, o que possibilitou que a técnica nos fosse bastante produtiva.

O objetivo desse encontro foi perceber como, diante de outros indivíduos do mesmo grupo, esses taxistas abordariam os problemas da profissão, observando, ainda, a existência de discordâncias e concordâncias a esse respeito. Mais ainda, foi possível abordar de maneira mais direta a questão da violência, dos riscos e das estratégias de proteção adotadas e, a partir dos relatos colocados por cada taxista, estimular os demais participantes a falar a respeito e opinar sobre os casos. Os participantes falaram, dividiram opiniões, discutiram, trazendo à tona aspectos significativos da problemática investigada. Foi possível, então, propiciar não apenas a emergência de impressões, opiniões e sentimentos, como também o confronto entre diferentes pontos de vista. Considerando que a percepção de riscos e a construção de padrões

de ação dos taxistas ocorre a partir de suas vivências, procurei estimulá-los a contar suas experiências a cada tópico abordado.

Vale destacar que, nesta pesquisa, o uso do grupo focal, apesar dos limites em termos do número de participantes (3 taxistas), da realização de uma única sessão e das interferências decorrentes do local em que foi realizado (ponto de taxi), trouxe contribuições significativas para uma maior aproximação do meu objeto de estudo e alcance dos objetivos visados. A condução e moderação do pesquisador buscaram contribuir para que o fluxo das idéias corresse livremente, estimulando a interação e, ao mesmo tempo, evitando o monopólio na discussão assim como o desvio do tema central.

A análise das discussões forneceu pistas sobre as diferentes condições de trabalho na profissão e percepções a seu respeito, além das aproximações e distanciamentos quanto aos padrões de avaliação de riscos e à aplicação de estratégias de auto-proteção utilizadas pelos taxistas, permitindo esclarecer alguns problemas que não resolvidos com as entrevistas individuais.

3.2 TAXISTAS DE RECIFE

O nosso primeiro entrevistado, Roberto², 44 anos, é casado, pai de três filhos e possui 3º grau completo. Morador do Bairro de Beberibe, Zona Norte do Recife, está há 10 anos na profissão e é proprietário do próprio táxi. Pega passageiros de rádio-táxi, na rua e no ponto de táxi no bairro do Espinheiro. Antes de ser taxista, trabalhou como músico e como guarda em uma empresa de segurança privada. Para ele, taxiar é uma profissão mais interessante que as anteriores, pois lhe possibilitou melhorar a renda (3.000 a 3.500 reais), não ter patrão e interagir com pessoas diferentes:

(...) eu tava na vigilância, e fiquei cansado de tar recebendo ordem, principalmente na minha área, né? Que é uma área que você trabalhar, você trabalhar de vigilante, você passar trinta anos e você vai ser, continuar sendo vigilante; quer dizer, o tempo passa e você fica pra trás, você não pode fazer, você não pode evoluir ali, e como taxista não, tem mais espaço de conhecer pessoas, né? É... Pessoas de todos os níveis, de todas as classes social, então achei vantajoso, né? Ia ter tempo pra mim estudar, ia fazer é... Ia fazer como faço, meu próprio horário, né? (...) E (fazer) minha própria renda, e graças a Deus, não me arrependo, né?

² Para proteger a identidade dos entrevistados, todos os nomes aqui citados são fictícios

Investe na profissão estudando inglês para atender estrangeiros, possui um carro novo com DVD, TV, e sempre compra o jornal do dia para agradar a clientela. Para ele, os pontos positivos da profissão são o contato constante com pessoas, vivendo sempre situações novas, rodando pelos quatro cantos da cidade e “os problemas que o pessoal que conta aqui no carro, tipo um concessionário”. A sua rotina começa cedo, saindo de casa por volta das 7 horas, indo para o ponto, onde passa pouco tempo parado. Pela manhã é o horário de maior fluxo de passageiros, com muitas solicitações, seja no ponto, seja pelo rádio-táxi, através do qual, segundo ele afirma, não falta corrida, sendo possível sobreviver somente com esses passageiros. Roberto acredita que seu rendimento (de 3.000 a 3.500 reais por mês) não seja melhor por conta do trânsito, que atrapalha principalmente nos horários de pico, das 8 horas até as 9 horas da manhã. Sua jornada de trabalho é superior a 12 horas, excetuando-se os domingos, quando só sai pra trabalhar no turno da tarde. Na sexta-feira costuma esticar até 1h ou 2h da manhã, pra compensar as horas que passa no curso de inglês durante a semana.

Albérico, 31 anos, é casado, pai de dois filhos e possui 3º grau incompleto. Morador do Bairro da Várzea, está há 12 anos na “praça”, e também é proprietário do veículo que dirige (herdou a “praça” do pai, que foi taxista), não trabalha com rádio-táxi e atua em dois pontos localizados no centro do Recife. Dirige um carro do ano, comprado através de financiamento (prestação de 800 reais por mês), pago com sua renda de, aproximadamente, 2.500 reais. Quando começou a taxiar pensava em passar pouco tempo na profissão: “era só passar uma chuvada, só pra me manter, mas depois foi aparecendo família, aí tô até hoje...” Ele já pensou em largar a profissão depois que sofreu um assalto no bairro da Brasilite, zona oeste do Recife (primeiro e único assalto) e ainda pensa em sair da profissão, já que seu plano é seguir a carreira de contador, quando terminar o curso superior.

(...) eu não acho ruim (a profissão), mas também em gostar muito mesmo, assim, amar, não amo não. É aquela coisa normal, né? Tá me rendendo, tá me dando renda e tô sobrevivendo com ela, agora eu penso em sair sim.

Sua rotina é bastante puxada: acorda cedo para ir à faculdade e quando larga já começa a taxiar, indo até, aproximadamente, meia-noite, de segunda a sábado. No domingo, quando a carga de trabalho é menor, tira um tempo para estudar, saindo de casa para trabalhar ao entardecer. Para ele, a carga horária de trabalho é o ponto negativo da profissão, sendo o

ponto positivo “a liberdade que a pessoa tem, de tar trabalhando e fazendo o seu próprio horário”.

Josué, 52 anos, é casado, pai de um filho, possui 1º grau incompleto. Morador do Bairro Brejo da Guabiraba, é taxista auxiliar há 32 anos. Aluga o táxi que roda por um valor de 50 reais a diária, preço hoje considerado baixo, já que outros colegas pagam algo em torno de 70 reais. Sua renda, retirando o valor do aluguel do carro, é de, aproximadamente, 1.000 reais, que são ganhos em um dos maiores pontos de táxi do bairro de Casa Amarela, nos arredores do mercado público. Começa o dia de trabalho por volta das 8h30 da manhã indo até, aproximadamente, 23horas, evitando passar deste horário por conta da insegurança. Essa é a sua rotina de segunda a sábado, trabalhando em menor intensidade aos domingos. Em suas muitas viagens, costuma circular pela zona norte do Recife, sendo a maior parte de suas corridas realizadas para bairros próximos ao de Casa Amarela, zona norte do Recife. Diz que o trânsito é um dos principais problemas enfrentados e um dos motivos que o fazem não circular por algumas áreas da cidade, dentre elas o centro.

Na opinião de Josué, os taxistas pertencem a uma categoria discriminada, que ninguém valoriza, e são abandonados pelo poder público:

Josué: A gente é abandonado. Eu acho que nós somos abandonados.

Josué: É, deviam pensar mais na gente, sei lá. Distribuir cartilha pra gente conhecer mais ponto, a gente fica vulnerável, a gente tem que procurar e às vezes nem tem (...). A gente é discriminado. Acho que deveria ter mais assim, uma, sei lá, uma ajuda, né?

Apesar disso, ele gosta de ser taxista apontando os pontos positivos:

Josué: É. Eu me sinto livre.

Josué: Rapai, porque assim, eu me sinto bem, sabe? Me sinto bem com os passageiros, fiz amizade mermo, a gente tem, tem uma coisa assim, que a gente pega conhecimento dos passageiros, faz amizade.

Josué: Eu me alegro, pra mim é um lazer. (...) vamos dizer que é assim: um trabalho lazer. Entendesse?

Josué: É, eu me sinto bem. Eu acho que se eu fosse mudar de profissão, eu não ia gostar não. De tudo que eu fiz, o melhor até hoje foi táxi. Os passageiro legal, é o meu lazer.

Outro entrevistado foi Daniel, 34 anos, solteiro e pai de uma filha. Possui o primeiro grau incompleto e mora com os pais, em casa própria, no bairro de Água Fria, zona, subúrbio

da Zona Norte do Recife. Antes de trabalhar como taxista, exerceu diversos ofícios, sempre como autônomo. No último deles, tomava conta de máquinas caça-níqueis, mas o negócio foi enfraquecendo, até que decidiu tornar-se taxista auxiliar. Desde então, há seis anos, exerce a profissão alugando táxi e hoje paga diária de 55 reais, além dos 25 reais pagos mensalmente ao rádio-táxi, deixando um rendimento livre de aproximadamente 1000 reais. Não costuma ficar em um ponto específico da cidade, alternando os locais à espera de passageiros. Costuma circular na Zona Norte do Recife (Encruzilhada, Torreão, Rosarinho, Água fria, Cajueiro, Casa Forte, Beberibe) e prefere pegar corridas para os bairros próximos, já que, nos bairros mais distantes e menos familiares, acredita ser mais difícil circular e mais arriscado pegar passageiros na rua. Diferente dos outros entrevistados, sua jornada de trabalho começa por volta das 19 horas, estendendo-se até 2 horas da manhã. Em dias de maior fluxo, como nos finais de semana, por exemplo, costuma trabalhar até o sol raiar, embora em alguns dias da semana isso também aconteça. A escolha por rodar à noite deu-se de maneira simples: com o significativo aumento de carros nas ruas do Recife e os decorrentes engarrafamentos, taxiar tem se tornado menos rentável, e rodar à noite, com trânsito mais ameno, passa a ser uma boa opção para quem deseja fazer corridas mais rápidas. Contudo, devido à maior vulnerabilidade nas noites do Recife, optou por atender, principalmente, clientes via rádio, como maneira de trabalhar mais seguro:

Daniel: (...) foi um dos motivos de eu ter entrado no sistema de rádio (...) foi por conta disso (susto com passageiro suspeito) que eu não aguentava mais não e fora já teve confusão, passageiro querendo lhe agredir...

Daniel: é, exatamente, antes dela (rádio-táxi) enviar um carro pra residência você tem que se cadastrar, mesmo que você não esteja em sua residência, esteja num bar, numa pizzaria, ela pega seu telefone, pega seus traje, só manda se realmente o cliente for cadastrado na rádio, então isso aí dá uma segurança a você e já na rua não, na rua deu com a mão você para ou se você tiver parado num restaurante ou tiver parado na porta de um brega ou um pagode, você é obrigado a levar, entre aspas, entendesse, se realmente você ver que não dá pra levar, você diz "não, to ocupado"... (...) porque a noite, geralmente, é perigosa, mas eu não acho perigo por conta do meu sistema de trabalho que é sistema de rádio.

Apesar de nunca ter sido assaltado, diz que hoje, com as experiências que já teve com passageiros de rua, tem medo de rodar na cidade, e está sempre alerta. Mas sabe que taxiar envolve risco, e que a maneira com que o taxista gerencia o exercício de sua profissão é fundamental para sua própria segurança:

Daniel: eu procuro me organizar pra não tar entrando em desespero, apanhando todo tipo de gente... porque na realidade, assim, eu sempre procuro o meu lado, o meu lado pai, que amanhã ou depois eu não vou querer meus filhos vendo "ó, meu pai levou um tiro ou meu pai foi morto" , eu penso muito nesse lado família, entendesse? Tem a minha mãe que ela pede todo dia quando eu saio. Ela... eu sei que ela fica... Minha mãe é evangélica ela fica orando lá, ela diz que ora por mim, porque a noite geralmente é perigosa...

Pedro, 37 anos, é casado, pai de dois filhos, estudou até o primeiro ano do segundo grau, reside em casa própria no bairro de Prazeres, Jaboatão dos Guararapes. É taxista há oito anos, sendo proprietário do táxi no qual roda. Sua renda bruta é de, aproximadamente, 2500 reais. Antes de tornar-se taxista, trabalhou como cobrador de ônibus e eletricitista de alta tensão, mas o baixo salário, 700 reais, o incomodava. Tinha um dinheiro guardado e resolveu comprar um táxi, escutando os conselhos de um ex-colega de trabalho. Aproveitou o baixo preço pelo qual os taxistas estavam negociando a “praça” no ano de 2003, pagando cinco mil reais ao antigo proprietário do táxi.

Pedro: na época que tava as Kombis, táxi quase que ninguém queria né, agora tá bem mais valorizado, porque acabou as kombis, aí com dois meses depois tiraram as Kombis, o prefeito tirou...

Todos os dias fica com seu táxi estacionado na calçada de um edifício na Av. Santos Dumont, no bairro de Boa Viagem, de frente para um Hotel de luxo e próximo a uma Agência do Banco do Brasil. O local funciona como um ponto improvisado e é utilizado por mais três taxistas. Para ele, a localização é estratégica, pela proximidade da agência bancária e do hotel, sendo um local de constante fluxo de clientes. Sua zona de atuação é, basicamente, o bairro de Boa Viagem, às vezes pegando passageiros que vão para outros bairros, como o Centro do Recife, Espinheiro, Casa Forte, e para o município vizinho, Jaboatão dos Guararapes. Quando o movimento está fraco, costuma salvar o dia com a clientela que solicita seus serviços por telefone. Sai de casa por volta das 7 horas, volta às 11:30 para almoçar, retornando ao trabalho às 14 horas, estendendo a jornada até as 22 horas. Segue essa rotina praticamente todos os dias da semana, tirando uma folga quando está muito cansado: “eu trabalho quase que direto, quando eu tô cansado eu passo um dia em casa parado, depois eu continuo, aí recupera...”. Para ele, a vida do taxista é caracterizada pela incerteza:

Pedro: isso, porque táxi é meio que uma pescaria né, tanto faz você... Tem dia que você ganha dinheiro, tem dia que não né, aí um dia que você ganha, você cobre o outro dia (...). É uma pescaria, tem dia que você pega um peixe bom e

aí tem dia que você vai pra casa sem peixe, né? É meio que assim a vida do taxista, mas graças a Deus, mas sempre dá pra cobrir, um dia cobre o outro.

Além disso, reclama das dificuldades que o trânsito vem impondo aos taxistas do Recife, e diz já sentir a diminuição dos seus rendimentos por conta dos engarrafamentos. Em sua opinião, o trânsito chega a ser um problema maior que o da violência:

Pedro: eu penso em sair pelo motivo né nem de... O trânsito, o trânsito mata o cara, viu? O risco do trânsito, dos assaltos também e do trânsito, o assalto é menos, porque o trânsito tá demais em Recife, tá cada dia pior, porque uma corrida que você fazia em 20 minutos pro centro agora você passa uma hora

Ele afirma que o lado positivo da profissão é a liberdade:

Pedro: é que você tem uma certa liberdade, você conhece muita gente também, né? De bom e de ruim e você tem uma certa liberdade, você tá aqui, se quiser ir em casa vai, se quiser ir resolver uma bronca vai, tá com dinheiro toda hora, ou pouco ou muito, mas tá. É um dos pontos positivos, né?

Marcelo tem 29 anos, é casado, pai de dois filhos e reside em uma casa alugada no bairro de Areias. Possui segundo grau completo, trabalha como taxista há 9 anos e não é proprietário do táxi, pagando pelo aluguel uma diária de 60 reais. Costuma fazer ponto em duas ruas do centro do Recife lidando com uma clientela que costuma solicitar seus serviços para áreas próximas. Muitas vezes, no final do dia, costuma levar passageiros que estão no centro para o subúrbio da cidade, principalmente na Zona Norte do Recife (Arruda, Água Fria, Casa Amarela). Também faz corridas para outros municípios, como Olinda e Paulista, mas afirma que, mesmo sendo corridas longas, estas não são um bom negócio, já que os taxistas de um município não podem pegar passageiros em outra cidade e acabam fazendo todo o percurso de volta sem passageiros. Para driblar o problema, sempre que vai a outra cidade levar algum passageiro, atende a algum chamado feito pelo rádio-táxi na cidade, garantindo o lucro da viagem de volta. Para participar deste serviço, paga uma mensalidade de 150 reais.

Sua jornada de trabalho é bastate puxada. De segunda a quinta-feira costuma começar o dia por volta das 8h da manhã, indo até meia-noite, a depender do movimento na rua. Na

sexta-feira e no sábado, costuma sair por volta das 13 horas, estendendo o trabalho até aproximadamente às 7 horas. Mesmo o domingo sendo o seu dia de folga³, sai para trabalhar no final da tarde retornando para casa por volta das 2 horas.

Antes de ser taxista, trabalhou numa empresa como conferente, aos 17 anos de idade, mas logo em seguida, com a falência da empresa, decidiu ser taxista. Marcelo afirma ganhar melhor trabalhando no táxi e acredita ter mais tempo pra família. Além disso, acha interessante como taxista a possibilidade de ter, através do aluguel do táxi, um meio de transporte para resolver problemas pessoais:

Marcelo: por mim mesmo, eu não tenho condições de ter um veículo pra me locomover, eu não tenho, é, não tenho essas condições que o taxi tem né, pra resolver problemas meus e problemas de família. E, isso se torna um vício porque a gente pega a hora que quer, larga a hora que quer, trabalha se quiser, entendeu?

Por fim, afirma ainda que gosta de trabalhar com o público e de ter “a facilidade de adquirir dinheiro todos os dias e não por quinzena, ou por mês, entendes? É uma profissão que você não cansa”.

Armando tem 50 anos, é morador do bairro da Boa Vista e faz ponto no centro do Recife. Alterna entre as áreas próximas à agência central dos Correios, a rua do Riachuelo e as proximidades de grandes igrejas evangélicas do centro da cidade. Exerce a profissão há mais de 15 anos e sempre foi proprietário do táxi que dirige. Sua rotina começa por volta das 6 horas da manhã, trabalhando até aproximadamente as 22 horas. Após um intervalo, retoma o trabalho, que segue até meia noite. Quando fica cansado volta em casa, toma um banho e retorna rapidamente ao trabalho. Antes de ser taxista trabalhou na construção civil e na indústria. No último emprego antes de taxiar, numa indústria de açúcar, ganhava um salário mínimo. Começou a taxiar pouco depois de aprender a dirigir, em um carro considerado velho que pôde comprar na época:

Armando: foi... e o meu serviço também era bem pesado, trabalhava em serviço pesado, carregando caixa pesada pra encher caminhão, né? Aí eu tentei

³ É comum na relação entre proprietário e taxista auxiliar, que estes passem toda a semana com o táxi no qual trabalham, pagando seis diárias por semana, ganhando então um dia livre com o carro. Este seria um dia de folga, no qual o taxista fica com o carro para uso pessoal. Mas, na prática, este dia livre é utilizado para complementar a renda do taxista, ajudando a cobrir os dias de trabalho que foram menos rentáveis.

aprender a dirigir, aprendi a dirigir, tirei a carteira e comecei a dirigir táxi né, comprei um carrinho pra mim e fui trabalhar no meu carro, não era bom não, mas eu fui melhorando um pouquinho mais, aí depois tive a oportunidade de trocar o carro, eu troquei pra esse carro mais novo né, aí até hoje eu tô no táxi.

Ser taxista melhorou sua renda. Mas, afirma que tem que trabalhar muito pra conseguir a verba diária.

Armando: tem que trabalhar, fazer muita hora extra, aí ganha mais, né? Agora tem que trabalhar mesmo, fazer muita hora (...) meu amigo, é o jeito que tem é fazer assim, senão não dá pra viver não (...) a despesa é grande, o cara tem que rodar mesmo, trabalhar e pedir a Deus pra pegar passageiro, arrumar uma corridinha certa pra fazer né, naquela hora que o pessoal vem de escola, o pessoal que vai pra igreja que termina aquela hora de orações, o pessoal que sai da escola, do colégio, faculdade, aí a gente aproveita e vai também carregar passageiro lá também já pra compensar.

Trabalha até no máximo meia-noite, quando vai pra casa. Depois desse horário, só atende passageiros conhecidos, pois já teve seu carro roubado 2 vezes, ambas por falsos passageiros. No segundo roubo, o prejuízo foi maior, já que o carro não foi mais encontrado. Hoje, depois das experiências de ter o carro roubado 2 vezes e uma tentativa de assalto, diz-se um taxista desconfiado, e acha que é assim que todo taxista deve ser.

Ciro tem 43 anos e é taxista há 18. Trabalha apenas com passageiros pegos na rua ou no ponto de táxi, que fica localizado perto da agência central dos Correios, no bairro de Santo Antônio. Tem renda bruta em torno de 3.500 reais, mas, descontados os gastos com gasolina, manutenção do carro e refeições feitas na rua, calcula que sobram cerca de 2.000 reais. O horário de Giro varia bastante durante a semana, sendo o sábado o dia de maior jornada de trabalho (especialmente no horário da bandeira 2).

Ciro: rapaz , quando chega no sábado, no sábado eu trabalho acho que umas 20h, porque descansa um pouquinho, vai em casa toma banho...

Gilberto: assim como é que é? Segunda-feira? como é que fica?

Ciro: na segunda feira, de segunda a sexta, não, de segunda a quinta, né? De segunda a quinta eu trabalho de oito da manhã até oito da noite só, agora quando chega sexta a gente dá uma esticadinha né, aí na sexta vou até uma hora, duas horas da manhã e no sábado geralmente vai até no outro dia, né, a gente descansa no domingo 3, 4 horas e continua trabalhando.

Quando pedi que falasse sobre o que achava da vida de taxista, ele apontou, ao mesmo tempo, os pontos positivos e o problema dos assaltos.

Gilberto: o que tu acha da vida de taxista? Como é que tu avalia?

Ciro: Rapaz, tirando o risco de assalto, esses negócios, pra mim é bom né, pra mim... Eu já fui assaltado quatro vezes

Gilberto: nesse tempo todo que tu trabalha é?

Ciro: nesse tempo todo, já fui assaltado quatro vezes já e tirando o assalto pra mim é bom demais, eu gosto de dirigir, aí pronto.

Quanto às vantagens, afirmou que gosta de dirigir e, em seguida, complementou que gosta da rotina pelas amizades que mantém na praça onde faz ponto.

Gilberto: o que é que tu mais gosta assim na rotina?

Ciro: Da rotina é as minhas amizades aqui na praça, tenho muito amigo, graças a Deus não tenho inimigo. E é isso

Gilberto: e o que tu menos gosta assim no trabalho?

Ciro: Trânsito! quando tá apertado aí incomoda um pouco a gente, né? Que a gente não tem como andar pra ganhar dinheiro, né?

3.3 PERSPECTIVAS SOBRE O TAXIAR

Algumas questões que apareceram nas entrevistas chamaram atenção, especialmente aquelas acerca do gerenciamento da rotina, horários livres e avaliação sobre a profissão. Mesmo com a jornada de trabalho longa, os entrevistados apontaram como vantagem da profissão a possibilidade de fazer o próprio horário, e não ter patrão. A ambigüidade entre perceber a pesada carga de trabalho e, ao mesmo tempo, compartilhar uma sensação de liberdade não ficou clara nas entrevistas, mas pôde ser mais bem trabalhada no grupo focal, que vamos caracterizar brevemente. Do Grupo Focal participaram três taxistas em situações distintas:

Pablo tem 57 anos, mora no Alto do Céu (bairro do Fundão, zona norte do Recife), é casado, tem quatro filhos e trabalha há 10 anos como taxista. Proprietário do táxi que dirige, tem renda mensal bruta em torno de 3 mil reais. Calcula que a sua jornada de trabalho tenha algo em torno de 10 horas diárias, indo das 8 horas até aproximadamente às 19 horas. Por ser proprietário, admite que precisa e trabalha bem menos que seus colegas auxiliares.

Edmilson tem 45 anos, mora no bairro de Água Fria, zona norte do Recife, é casado e tem três filhos. Taxista auxiliar há três anos, aluga o carro que dirige a uma das frotas da cidade, pagando um total de 1.440 reais mensais. Com esse valor descontado do que apura nas ruas, sua renda mensal fica em torno de 1.200 reais.

Manoel tem 49 anos, é casado e também mora no bairro de Água Fria. Começou a taxiar há apenas 5 meses, alugando o carro a uma frota com diária de 80 reais – valor que afirmou ser “um roubo”, várias vezes, durante a realização do grupo focal. Assumiu a profissão após ser demitido do emprego anterior, no porto de Suape.

Ao falar sobre a profissão, Edmilson afirmou logo que a vantagem da profissão é “não ter patrão gritando no pé do ouvido” e fazer o próprio horário, que, nesse caso, significa ter a opção de iniciar o dia mais cedo para terminar antes.

Edmilson: é, e não tem hora, o cara é que faz o horário dele. Eu já faço assim: eu já venho mais cedo pra cá de que ele: ele chega aqui de 9h, às vezes eu chego aqui de 6h30, 7h, às vezes 8h. Mas eu venho mais cedo de que ele, aí vou até seis horas da noite, sete, se brincar dá até dez, doze horas por dia, mas, em compensação, no outro dia, se eu não tiver a fim de trabalhar eu não trabalho, não tem ninguém pra mandar em mim

É interessante perceber que, embora afirme a vantagem de poder não trabalhar em um determinado dia, se não quiser, Edmilson trabalha seis vezes por semana e, no dia de folga, pode taxiar se houver corrida marcada. Diante dessa questão, Pablo, rapidamente, estabeleceu sua diferença:

Edmilson: a segunda feira eu folgo, só se tiver corrida marcada, mas se não tiver eu folgo e final de semana eu trabalho à noite, que é sábado e domingo.

Pablo: Eu não, eu geralmente não trabalho fim de semana, porque que é como ele disse, que ele já paga uma taxa de carro, ele é auxiliar, entendeu? No meu caso, eu não pago, pago mesmo a prestação do carro, já cai um bocado, aí eu geralmente eu relaxo, fim de semana e tal...

Estimulado a continuar falando, Pablo continuou apontando as dificuldades dos que alugam carro, tendo a fala tomada por Manoel, que reclamou da própria situação:

Pablo: dá pra parar um pouco mais, exatamente. Esse pessoal que paga aluguel de carro se sacrifica mais, luta mais (...) A maioria dos carro aí é tudo de

locadora, a locadora entrega aos camarada e tem aquela renda fixa né, chegou segunda-feira se não dá pra arrumar aquela renda ele ingressa pela noite, chegou meio de semana ele fez a feira dele, chega fim de semana ele tem que batalhar pra arrumar o dinheiro do homem, entendeu?

Manoel: eu que pago 80 reais a diária, eu trabalho de domingo a domingo, eu não paro não.

Manoel, novato na profissão, começou a exercê-la depois de ser demitido do antigo emprego. Dessa maneira, quando perguntado sobre o lado bom de taxiar, apontou, em vez da liberdade, que a profissão é a única alternativa para ele hoje:

Manoel: o bom é que o desemprego é grande demais, não tem pra onde... principalmente, a gente que já atingiu a casa dos 40, não tem emprego mesmo pra gente, a única solução que tem é dirigir táxi

Pablo: É, falou o certo, ele falou uma coisa certa, porque eu tô com 57 anos (...) se eu não tivesse esse taxizinho pra rodar, eu tava perdido

Manoel: A questão não é nem patrão

Edmilson: Pra mim é!

Pablo: E, outra coisa, mermo por acaso (...) tem mais liberdade, pode ter maior descanso, pode relaxar mais um pouco. Eu, tá certo, com 57 anos sendo empregado, pegando...

Manoel: veja bem, pra mim patrão não tem nada a ver... Eu prefiro trabalhar registrado

Pablo: É, é mais negócio

Manoel: porque tem tudo direitinho, tem férias, tem direito a tudo, aqui a gente não tem direito a nada, não paga INSS nada, a gente trabalha pra o dono

Edmilson: Mas eu pago o meu, pô!

3.4 RISCOS E PROBLEMAS

A partir das entrevistas individuais e do grupo focal, foi possível perceber que a profissão de taxista está, embora em graus bastante variáveis, intimamente relacionada ao risco (risco de voltar pra casa com dinheiro insuficiente, ser assaltado, ter problemas com passageiros, etc). Esta diversidade de desafios cotidianos, considerada de maneira superficial no início desta pesquisa, trouxe a primeira surpresa no contato com o campo. Ao realizar um panorama geral da vida dos taxistas, no início das entrevistas, permiti que eles encaminhassem as suas principais demandas o que fez com que eles apontassem algumas questões centrais para o exercício da profissão.

Quando perguntados sobre quais eram os principais problemas do taxiar, esperava ouvir algo sobre a violência, especialmente os assaltos. Para minha surpresa, porém, todos

apontaram como principais problemas, a instabilidade dos ganhos e o trânsito (engarrafamentos), estando parte significativa da atenção destes profissionais voltada para estas questões. Outro aspecto curioso foi a presença de um problema especial: todos os taxistas apontaram, com ênfase, os transtornos causados por clientes embriagados e os diferentes problemas que podem trazer para os taxistas.

Apesar do tema da violência não aparecer com a ênfase esperada na fala desses profissionais, isso não diminuiu a importância e os efeitos deste em sua rotina. Essa afirmação traz uma questão colocada por Gambetta e Hamill (2005: 189), a de que os taxistas não estão refletindo o tempo todo acerca dos riscos a que estão expostos, mas, ao mesmo tempo, não esquecem que estes riscos estão sempre presentes. Na maior parte o tempo, a postura dos taxistas é de vigilância, de modo que, a qualquer sinal de que algo está errado, uma espécie de alarme dispara em suas cabeças e as preocupações tornam-se consciência. Deste modo, falar em racionalidade na avaliação das situações sociais nas quais estes profissionais estão envolvidos não significa dizer que estes estejam avaliando tudo que fazem, a todo momento, mas sim que, em alguns momentos, surgem problemas que precisam de uma solução prática com os recursos e as possibilidades que estão disponíveis.

De qualquer maneira, visto que as entrevistas mostraram uma visão mais ampla sobre riscos, fui levado a refletir acerca do problema da violência no cotidiano, reconsiderando esta questão, e recolocando-a frente a outros tantos problemas, entre os diversos riscos enfrentados na rotina desses profissionais, que também são alvos de suas preocupações. Isso não significa desconsiderar a centralidade da violência, principalmente dos assaltos e calotes para a nossa questão de pesquisa – a saber, o processo de seleção de passageiros, nem mesmo diminuir a importância desta questão no cotidiano desses profissionais. Apenas fica apontada aqui a necessidade de lançar um olhar mais amplo sobre esses profissionais face à complexidade e toda uma gama de problemas referentes ao “ser taxista”.

Marcelo: Todos os dias, a gente sai de casa, pede a Deus pra que nos guarde, né, que a gente só não tá a mercê de ladrão, de assaltantes, a gente tá também a mercê de como a gente fica mais tempo na rua, em todos os lugares, então a gente tá propício a, de repente, a gente presenciar um assalto, um acidente, se envolver, entendeu? Tem vários colegas aqui que já presenciou tiroteio, aí bala pegar em pára-brisa, não pegar nele, entendeu?

Deste modo, a organização deste capítulo tenta explorar aquilo que foi apontado pelos próprios taxistas como problemas centrais em sua rotina, de forma a deixar claro o que é

problemático, do ponto de vista destes profissionais e como estas questões compõem o cenário no qual os taxistas montam suas estratégias de trabalho.

3.4.1 Rotina instável, renda instável

Como foi visto no capítulo 2 e no que foi apresentado nos perfis dos entrevistados neste capítulo, a rotina desses profissionais é marcada por alguns aspectos que são comuns a todos os profissionais e outros que atingem diretamente alguns deles.

De uma maneira geral, os taxistas estão expostos à incerteza sobre como será cada turno iniciado, quantos passageiros será possível levar, qual a distância das corridas a serem solicitadas e o tempo em que será possível fazê-las. Mesmo que um turno de trabalho seja muito bom, o taxista não pode se dar por satisfeito, porque ele não sabe se o turno seguinte ou o dia de amanhã será bom ou ruim. É o que mostram Daniel e Josué:

Daniel: porque tem dia que você faz, tem dia que você não faz e assim é a vida do taxista, é uma caixinha de surpresa, entendeu?

Gilberto: E não dá pra parar e juntar (dinheiro), né?

Josué: Dá não... Num para não, porque aqui é o seguinte: não dá todo dia... Não dá todos os dias. Você diz assim: “eu ganho dois salários mínimos”. Mas é um dia pelo outro. Aí você tem um dinheirozinho que você (ainda) tem que pagar a diária. Então, aí no final ainda sobra um pouquinho. Completou dois salários. Não é um salário que você vai sustentar sua família.

A fala de Josué introduz um problema adicional no que diz respeito à renda dos taxistas, que é o pagamento de alugueis por parte dos motoristas auxiliares, que precisam alugar o carro de algum autônomo ou de uma das frotas da cidade. Segundo os dados da CTTU, há 14 destas empresas em Recife, alugando entre um e vinte táxis cada uma, num total de 99 carros. Existe, porém, um número não calculado de taxistas que alugam seus veículos por um turno, dias inteiros ou por todo o mês, em negociações diretas (e irregulares) com um ou mais dos 4.964 taxistas auxiliares atualmente cadastrados na CTTU.

A princípio, a categoria de taxista auxiliar tem a função de “complementar” o sistema de táxi, sem que para isto seja necessário aumentar o número de permissionários⁴. Com esse

⁴ A presença dos motoristas auxiliares é fundamental para garantir o funcionamento do transporte individual de passageiros, já que alugando táxis que poderiam estar parados, seja por qual motivo for, acabam garantindo uma

objetivo, a regulamentação do sistema de táxi do Recife estabelece que cada permissionário pode ter até dois taxistas auxiliares, cujas habilitações ficam ligadas àquele carro, que pode, então, ser dirigido pelos dois ou três, em revezamento. É muito comum, porém, que permissionários antigos, que já não exercem a profissão, continuem renovando seus cadastros todos os anos e aluguem seus veículos de maneira permanente a um taxista cadastrado como seu auxiliar. Em troca, os que alugam os carros pagam diárias que giram entre 50 a 100 reais. A outra opção para os que têm habilitação de taxista auxiliar é alugar um táxi a uma das frotas existentes na cidade, pagando entre 60 e 80 reais a diária. Visto que a renda bruta média dos taxistas entrevistados (que atuam em diferentes zonas da cidade, alguns com e outros sem sistema de rádio-táxi) gira em torno de 2.500 reais, o valor destes aluguéis é muito alto. Diante disso, os profissionais que alugam o táxi assumem jornadas de trabalho mais longas, somente encerrando a corrida depois de feita a renda necessária.

Os proprietários também não ficam tranquilos quando falam em renda. O desgaste sofrido pelos veículos devido ao intenso uso, a pressão da clientela (e da concorrência) para que os carros estejam sempre novos e limpos faz com que seja necessário trocar de carro com frequência e ter custos altos de manutenção, pressão que se dá, principalmente, para quem trabalha para cooperativas de rádio-táxi. Ter um carro velho pode significar menos clientes e o taxista pode encontrar dificuldades para rodar em pontos considerados de melhor clientela:

Daniel: assim... como o carro era velho, né, não tinha muita opção de você rodar nos cantos que realmente dá pra você rodar e o pessoal vai apanhar seu táxi. Aí, inclusive, uma das primeiras corridas que eu fiz, a mulher disse: "moço esse carro não é seu não, né, moço?" Aí eu disse: "por que senhora?", "seu carro tá muito velho, todo remendado", aí eu disse "é, senhora, esse carro não é meu não, eu pago... É de frota". " Ah, por isso! Se fosse seu você não deixaria desse jeito não?" Aí eu disse: "com certeza!"

É possível ter uma ideia do quanto os taxistas de Recife investem em seus veículos levando em consideração que dos 6.065 táxis em cujos cadastros da CTTU constam a data de fabricação, 15,23% possuem menos de um ano, 65,75% têm entre 1 e 5 anos de fabricação e 19% têm mais de 5 anos de fabricação⁵. Além disso, opcionais como 4 portas e ar-

maior disponibilidade de carros, principalmente nos horários em que os permissionários optam por não rodar, como no fim da noite e madrugada.

⁵ Esses números assemelham-se aos de São Paulo, em que pesquisa realizada com 550 taxistas revelou que 19% trocam de carro todo ano, 37% trocam de carro a cada 2 ou 3 anos e 26% trocam de carro a cada 3 ou 4 anos (VEJA SÃO PAULO, 2010:36).

condicionado são praticamente unanimidade: dos 5.255 táxis sobre os quais há esta informação, 81,7% possuem 4 portas e ar-condicionado, contra apenas 2,33% com 4 portas sem ar-condicionado e 1,5 % com 2 portas, sem ar-condicionado.

Essa situação foi descrita por um taxista com quem conversei na fase exploratória da pesquisa, que estava se preparando para largar a profissão porque não queria mais viver endividado. Segundo ele, “taxista deve a todo mundo, deve as parcelas do carro, deve à oficina, deve à rádio, é uma bola de neve”. Esse taxista, que tinha em torno de 50 anos e exercia a profissão há cerca de 10, dirigia um carro bastante confortável e falou de forma positiva sobre o ponto de táxi e as amizades, mas repetiu várias vezes que a profissão não valia a pena porque “demora muito pra tirar algum dinheiro, qualquer comércio que você monte rende mais que táxi”. Opinião semelhante foi expressa por Armando:

Gilberto: O que é ser taxista? O que é ser, viver a vida de taxista pro senhor?

Armando: Rapaz... eu acho que a vida de taxista é quase feito um negócio de camelô né, camelô trabalha todo dia, né, é a mesma coisa do táxi, né? Tem que trabalhar todo dia pra sobreviver, né, sobreviver que o camarada tem que trabalhar pra comprar aquilo que ele precisa, né, pagar, ter confiança o pessoal confiar nele, que às vezes a gente faz um serviço no carro e não tem nem o dinheiro pra consertar, mas pela confiança a pessoa faz pra gente pra depois a gente pagar

Gilberto: E tem muito isso é de ficar devendo?

Armando: É... o camarada faz um serviço, o carro às vezes se quebra e o camarada não tá nem com o dinheiro pra pagar, o cara da oficina vai, cara bom da oficina vai e conserta o carro com ele, " e aí fulano paga com três dias, com quatro, trabalha, roda e arruma o dinheiro e me paga" entendeu , a gente faz isso, arruma o dinheiro e vai levar pra pagar, paga a ele, qualquer coisa o carro tá quebrado num lugar, precisa de uma ajuda ele vem

De qualquer forma, ao falar no problema da renda, todos apontam as dificuldades dos que dependem de aluguel. Isso ficou especialmente claro no grupo focal, no qual, enquanto os dois participantes que alugavam carros a frotas falavam, o taxista permissionário comentava, em tom de descontentamento, o esforço e as dificuldades enfrentadas pelos colegas para garantir algum dinheiro no final do dia. Isso aconteceu, por exemplo, quando perguntamos sobre a jornada de trabalho de Manoel

Manoel: Ah eu começo aqui de seis e meia, sete horas e não tem hora pra parar não

Gilberto: Mas para mais ou menos de que horas?

Manoel: Às vezes vou até onze, meia noite

Gilberto: E final de semana?

Manoel: Final de semana é a mesma coisa, eu não paro não, eu tenho que pagar 80 reais todo dia,
 Pablo: Arrumar gasolina, arrumar
 Manoel: Fora a gasolina. Combustível
 Pablo: Arrumar o feijão dentro de casa...
 Manoel: Fim de semana, esse mês agora de janeiro, eu tô trabalhando só pra pagar a renda, não dá pra...

Um reflexo dessas dificuldades, como dá para perceber, é o aumento da carga horária desses taxistas. Essa é umas das grandes diferenças entre permissionários e taxistas auxiliares:

Edmilson: A segunda-feira eu folgo, só se tiver corrida marcada, mas se não tiver eu folgo e final de semana eu trabalho à noite, que é sábado e domingo
 Pablo: Eu não, eu geralmente não trabalho fim de semana, porque que é como ele disse, ele já paga uma taxa de carro(diária), ele é auxiliar, entendeu? No meu caso, eu não pago, pago mesmo a prestação do carro, já cai um bocado, aí eu geralmente eu relaxo fim de semana e tal...
 Gilberto: Aí já dá pra parar um pouco mais é?
 Pedro: Dá pra parar um pouco mais, exatamente. Esse pessoal que paga aluguel de carro se sacrifica mais, luta mais (...) A maioria dos carro aí (no ponto) é tudo de locadora, a locadora entrega aos camarada e tem aquela renda fixa, né, chegou segunda-feira, se não dá pra arrumar aquela renda ele ingressa pela noite, chegou meio de semana ele fez a feira dele, chega fim de semana ele tem que batalhar pra arrumar o dinheiro do homem, entendeu?
 Manoel: Eu que pago 80 reais a diária, eu trabalho de domingo a domingo, eu não paro não
 (...)
 Gilberto: E a sua renda? Que você tenta tirar no mês...
 Manoel: Ah... não dá nem pra gente se basear direito, né? Porque é aquela coisa a gente tem que tirar os 80 da renda todo dia, combustível, aí o que ficar é da gente: trinta, quarenta..
 Pablo: Vinte, dez, nada...
 Marcelo: Às vezes nada...
 Gilberto: Mas tem dia que falta pra pagar a diária?
 Manoel: Oxe! (risos), graças a Deus aqui não, ainda não faltou pra mim não, mas é aquela coisa também eu só paro quando eu tô com a renda. Às vezes, quando eu paro, eu não agüento nem ficar em pé, seis, sete e meia até a meia noite, uma hora da manhã

Como podemos perceber, o trabalho como taxista é marcado por extensas jornadas de trabalho, que se tornam maiores para os taxistas auxiliares. A necessidade de fazer a renda leva esses profissionais a passarem mais tempo circulando nas ruas da cidade (em, pelo menos, dois turnos). Essas circunstâncias, por si, já aumentam a probabilidade de vitimização, já que, como destacam Beato, Peixoto & Andrade (2004:76), um dos fatores que mais influenciam o risco de vitimização é a exposição em lugares públicos, locais nos quais se estabelecem interações sociais.

De qualquer maneira, ambas as categorias (permissionários e taxistas auxiliares) compartilham um fator de risco fundamental no que diz respeito aos rendimentos da profissão, que são os prejuízos causados pelos engarrafamentos da cidade.

3.4.2 O trânsito como problema

Segundo dados do Detran-PE, a frota da cidade do Recife, em outubro de 2010, era de 520.756 veículos (56,6% da frota da Região Metropolitana do Recife), sendo 344.808 automóveis e 90.792 motos. Isso representa a presença de um carro para cada 5 habitantes e uma moto para cada 20 habitantes. Esses números são o resultado de um intenso ritmo de crescimento ocorrido na última década na frota de veículos recifenses. Entre 2001 e 2010, a quantidade de carros (excluindo caminhões e caminhonetas) passou de 265.828 para 344.808, o que representa um crescimento de quase 30% no número de carros circulando pela cidade. Outro ponto de destaque é o aumento do número de motos, que se coloca como uma alternativa de transporte com baixo custo e que promete agilidade no trânsito engarrafado dos grandes centros urbanos. Nos últimos 10 anos, o número de motos praticamente triplicou, indo de 33.161 em 2001 para 90.792 até outubro de 2010. Esse ritmo intenso de crescimento de veículos na cidade do Recife traz problemas para a mobilidade urbana na capital, de modo que hoje os recifenses lidam com importantes focos de engarrafamento, principalmente em alguns horários de “pico”.

Com a realização das entrevistas, foi possível perceber de maneira mais clara o quanto os engarrafamentos prejudicam o rendimento dos taxistas. Segundo eles contam, nos últimos três anos os congestionamentos aumentaram em número e duração, reduzindo pela metade o número de corridas nos horários de maior demanda por esse serviço.

Ciro: Ah, bicho, aqui, hoje não tem... o melhor horário é o que? de cinco e meia até oito horas, mas não tem como você andar, porque congestionam todo canto e você tira duas, três corridas e acaba o horário de movimento, o horário de movimento é esse.

Pedro - Porque você pega uma corrida pra cidade, antes eu tirava duas, três corridas de manhã aqui. Pronto, eu levo Gilson de manhã às vezes lá pra faculdade, em trinta minutos eu levava ele e trazia, agora eu passo uma hora pra ir e vim, quer dizer meia hora eu já perdi e a hora de manhã é a hora que tá sempre mais corridinha, porque o pessoal vai pra faculdade, vai pra algum lugar, depois das nove, dez hora já morga, porque quem tinha que ir já foi né, tá entendendo... Aí isso aí afeta também, um tempo que você fazia duas viagens, faz uma só...

Roberto: O horário forte é pela manhã, mas não dá pra você coisar por causa do trânsito (...) Roberto: É, às vezes eu pego uma corrida eu vou, pro Aeroporto. Aí chego lá no ponto de apoio, um exemplo, assim, de oito horas, consegui chegar oito horas em ponto. Aí pego a corrida, vou para o Aeroporto, tem engarrafamento, aí quando eu venho chegar já é nove e pouco, aí o movimento já foi embora.

Assim, quando perguntado acerca dos principais problemas que atingem a categoria, o presidente do Sindicato dos Taxistas de Pernambuco apresentou como central o problema do trânsito engarrafado. Para ele, este é principal vilão que os taxistas enfrentam todos os dias:

Pres. SINDITAXI - Olha, o taxista, ele enfrenta muita dificuldade no trabalho e o que ta atrapalhando muito o trabalho do taxista é o trânsito, o trânsito tá horrível. Porque aquilo ali atrapalha, você pega um passageiro, hoje, que você poderia fazer aquela corrida com cinco minutos, com dez minutos, você hoje tá fazendo com meia hora, uma hora, por causa do trânsito. Porque o trânsito, quanto mais rápido você fizer a corrida, mais você fica vivo pra pegar outro.

Além dos engarrafamentos, os taxistas também se sentem prejudicados por não poderem utilizar algumas das importantes vias da cidade, por conta da exclusividade de circulação do transporte coletivo, como é o caso da Avenida Conde da Boa Vista. A maior queixa dos taxistas é que muitos passageiros querem pegar ou descer do táxi na avenida, o que hoje é proibido. O sindicato também vê essa questão como um problema:

Pres. SINDITAXI - A Conde da Boa Vista é uma das coisas que prejudicou muito taxista. É justamente isso, como eu disse a você, a gente consegue muitas coisas com os órgãos públicos, e tem coisas que a gente não consegue, certo? Então, é uma coisa que eu tô tentando ver se quando for criar alguma mudança, que o sindicato faça parte, que o taxista sabe dizer as dificuldades que o usuário tem, certo? Porque não é só a gente tá com passageiro, que ganhamos o dinheiro dele, a gente tem que pensar nas condições do usuário, porque o usuário, quando ele pega o táxi, é porque tem necessidade de chegar rápido no canto (...) Entendeu? Então, quando ele tem a dificuldade, então, infelizmente, quando é, quando é construído uma obra nova, o pessoal se preocupa muito com ônibus, e se esquece do táxi. Táxi é um coletivo igual um ônibus.

Porém, para o sindicato, o trânsito vai muito além da questão do engarrafamento e dificuldades de acesso. Como é nele que o taxista passa grande parte do dia, é nele também que aparecem outros tantos problemas. Desta forma, o sindicato coloca-se à disposição do taxista para resolver problemas referentes a multas e colisões (disponibiliza assessoria jurídica) e serviços de reboque 24 horas.

Uma questão que apareceu apenas nos minutos finais da entrevista com o presidente do sindicato, depois de muitas tentativas de minha parte, foi a violência. Pela maneira como a questão foi colocada por ele, essa não parece, hoje, ser vista como um dos assuntos prioritários do sindicato. Para ele, houve uma significativa diminuição nos homicídios a taxistas:

Pres. SINDITAXI: Dez anos atrás era, era todo dia a gente tinha uma morte de taxista. (...) Porque o taxista é muito fácil você levar ele pra qualquer canto. Um marginal (...) não tá escrito na testa que ele é marginal, chega, pega o táxi, aí leva pra onde ele quiser, pra os lugares esquisitos, pra Aldeia, pra onde ele quiser o taxista ele leva.

Pres. SINDITAXI: Já tivemos um arquivo (assassinato de taxista) aí já.(...) a gente arquivou até porque, a gente não tá mais fazendo esse trabalho, porque graças a Deus não tá tendo mais nada (...) Aí já, melhorou muito graças a Deus, ainda mais.

3.4.3 A violência como problema

Embora não seja considerado como prioridade pelo sindicato, a presença de diversas estratégias de auto-proteção indica como o risco da violência é constante na vida desses profissionais. Durante as entrevistas com os taxistas, o assunto não surgiu logo, mas, à medida que apareceu, foi possível perceber que as histórias de assaltos e problemas com passageiros são compartilhadas entre eles e, dessa maneira, mesmo os que tiveram poucas experiências de assalto ou agressão demonstram ter conhecimento de certos padrões de ataques dos quais podem ser vítimas e agir de acordo com isso. Assim, o fato de os entrevistados não apontarem esse risco como principal problema da profissão não parece decorrer de uma desconsideração sobre sua existência ou pertinência, mas ao fato de grande parte da violência a que estão expostos está de certa maneira controlada a partir da rotinização de uma postura constante de vigilância sobre sua própria segurança, algo que o taxista aprende rapidamente e que é necessário para o exercício da profissão, que os faz sentirem-se na maior parte do tempo seguros.

Ao mesmo tempo, além da vulnerabilidade à violência, outros problemas aparecem na rotina destes profissionais, e é possível que em grande parte do tempo eles estejam preocupados não somente com sua proteção, mas que também estejam com suas atenções focadas em escolher as melhores rotas para chegar a um destino, os melhores pontos para pegar um passageiro, fugir de engarrafamentos. Além disso, nas atuais condições de trabalho

de Recife, é mais provável na vida de um taxista ficar preso no trânsito ou passar longas horas sem pegar passageiros que sofrer uma violência por parte de um mau passageiro.

Essa discussão aponta para uma questão trazida por Gambetta e Hamill (2005), de que os taxistas de Belfast e Nova York não se mantinham o tempo todo em alerta. Essa condição de extrema atenção somente seria “acionada” quando os taxistas detectavam algum sinal, seja no passageiro, seja no ambiente ao seu redor, de que alguma coisa estava errada. Esse aspecto aproxima-se com a questão levantada por Garfinkel (2006:307) ao afirmar que, na vida cotidiana não é possível duvidar de tudo, pois o caráter rotineiro do mundo da vida não permite que certos elementos sejam postos em questão.

Outra questão que só foi esclarecida no campo foi que, embora homicídio e assalto sejam preocupações centrais, devido ao nível de prejuízo físico e financeiro que podem trazer ao taxista, esses não são os únicos riscos aos quais os taxistas estão submetidos no que diz respeito à violência, assim como não parecem ser os de maior incidência. Pelo que afirmaram os taxistas nas entrevistas, calotes, discussão com passageiros e possíveis agressões são riscos mais eminentes que assalto, e principalmente homicídio. O que chamou a atenção foi que estes eventos parecem trazer menos medo aos taxistas, que estão realmente preocupados com os assaltos e a possibilidade de não sair vivos deles. Os calotes, discussões e possíveis agressões, apesar da frequência, aparecem de certa maneira naturalizados como parte do trabalho nas ruas, minimizados ou simplesmente não caracterizados como violência. Aparecem, em geral, diluídos nas falas destes profissionais, em muitas histórias contadas com certa dose humor.

O ponto que une todos esses problemas relacionados à violência, demonstrando os efeitos destes na rotina dos taxistas e trazendo-os de volta para o centro da análise deste capítulo é que há sempre estratégias, sejam individuais ou coletivas, para lidar com a vulnerabilidade a que eles estão expostos.

Essa questão pode ser melhor demonstrada por Daniel, numa ocasião na qual chegou às vias de fato com um passageiro que batia na namorada. Depois da briga, ocorrida em um ponto nas imediações do bairro do Arruda, história esta contada com certo tom de heroísmo, Daniel demonstrou preocupação em encontrar novamente com o agressor, evitando fazer ponto no local durante uns dias, mostrando-se precavido. Daniel contou ainda que, durante a briga, outros taxistas que estavam no mesmo ponto de táxi intervieram na briga, apartando-a e

chamando a polícia logo em seguida. A polícia chegou e apenas arrefeceu os ânimos, já que o agressor queria continuar a briga, mas agiu sem levar ninguém para a delegacia.

Desse depoimento é possível retirar algumas questões importantes: 1- A vulnerabilidade de quem trabalha como taxista, o envolvimento em problemas que não são diretamente seus; 2 – Depois do incidente, Daniel adotou a estratégia de não fazer ponto no local durante uns dias. 3 – A ação solidária entre os taxistas para resolução do conflito. 4- o acionamento da polícia como último recuso, já que taxistas não conseguiram resolver o problema; 5 – a polícia apenas apartou a briga sem que fosse feito o registro da ocorrência.

Os apontamentos acima trazem de maneira geral os problemas relacionados à vulnerabilidade destes profissionais, um exemplo de como certos grupos sociais expostos à violência se utilizam de expedientes particulares para resolução de seus problemas, acionando mecanismos de auto-proteção vinculados à própria categoria e vendo a polícia e a notificação oficial apenas como estratégias auxiliares. Isso pode mostrar um certo descrédito em relação à participação prática e à eficácia dos meios oficiais para prevenir a ocorrência de crimes contra os taxistas. (PAES-MACHADO & RICCIO-OLIVEIRA, 2009)

Além disso, fazer boletins de ocorrência parece, para a maior parte dos taxistas, uma perda de tempo, já que, em vez de estar na rua em busca de passageiros, podem passar horas até que seja devidamente realizada a ocorrência. Isso pode parecer pouco relevante, mas, principalmente para os taxistas auxiliares, toda perda de tempo parado numa delegacia pode significar não conseguir completar a renda, ou seja, um turno de trabalho perdido.

Parte dos entrevistados comentou não registrar ocorrências e em um dos casos em que houve registro, este foi feito quase por acidente, visto que o táxi que ia ser assaltado foi parado em frente a um Batalhão de Polícia e os agressores foram presos. Ao falar nesse desfecho, o taxista Marcelo comentou em tom de lamentação: “Pegaram. Aí eu perdi a noite toda, tive que ir pra delegacia...” O que esta fala revela é uma impressão de que registrar ocorrências e prestar queixa são atividades demoradas que apenas atrapalham o trabalho do taxista. Nesta outra fala, o mesmo taxista fala do problema de fazer boletim de ocorrência no caso de calotes:

Marcelo: E se ele se recusar a pagar, a gente não vai perder tempo numa delegacia, né isso? Que a gente vai ter que ir pra delegacia, prestar queixa, fazer um BO, e tudo isso vai embora a noite...

Essas condições práticas de exercício da profissão e a busca por estratégias próprias para a resolução de problemas sem dúvidas tem reflexo na subnotificação dos dados referentes à violência sofrida por estes profissionais, o que é agravado pelo fato de que, em muitos casos, os registros oficiais não a classificam como violência no trabalho.

Segundo os dados fornecidos pela Secretaria de Defesa Social de Pernambuco (SDS), 76 taxistas fizeram registros de ocorrência de roubos em delegacias de Recife entre os anos de 2009 e 2010, tendo havido no mesmo período o registro de 152 ameaças e 75 lesões corporais 76 roubos e 2 homicídios. Se levássemos em conta a objetividade destes dados, poderíamos dizer que os taxistas são uma categoria pouco vulnerável. Os números baixos de roubos, pelo que foi dito anteriormente, refletem, diretamente, as dificuldades de profissionais que não podem perder tempo em uma delegacia, de modo que é mais fácil apontar a subnotificação. Soma-se a isso o fato de que poucas queixas de roubo resultam na recuperação do bem roubado, o que diminui as chances de um taxista abrir mão do turno de trabalho para ir a uma delegacia. No caso do número mais elevado de ameaças (152) teríamos que avaliar que nem todas estão relacionadas às condições de vulnerabilidade da profissão, o mesmo se referindo às lesões corporais. Quanto ao número de homicídios, o problema reside não na subnotificação dos mesmos, mas na dificuldade de se obter informação sobre a ocupação do indivíduo e se o homicídio está relacionado ao exercício profissional.

Aponto, então, que há uma dificuldade, via dados oficiais referentes à violência na cidade do Recife, de identificar os taxistas como uma categoria ocupacional especialmente vulnerável. A sub-notificação é uma dificuldade para que a questão da violência contra taxistas apareça como relevante e, ao mesmo tempo, possibilite a realização de um mapeamento dos padrões de ataques e elaboração de medidas de segurança para esses profissionais.

Por outro lado, como já foi apontado anteriormente, os taxistas buscam outras estratégias para lidar com a violência, que não dizem respeito à notificação oficial e não passam pelo acionamento da polícia. Andando sozinhos e tendo que lidar com violência, os taxistas precisam criar formas de auto-proteção que lhes garantam, mais que proteção, uma sensação de segurança sem a qual não é possível exercer o ofício. É nesse contexto que desenvolvem e aplicam, de maneira mais ou menos consciente, estratégias de avaliação e minimização dos riscos. Por serem essas formas de estabelecimento de auto-proteção o foco de minha pesquisa, trato, a partir de agora, de maneira mais detida, das percepções de risco e das estratégias utilizadas para lidar com essas questões.

3.5 ESTRATÉGIAS DE PRECAUÇÃO

Trato, primeiramente, das estratégias de precaução que não estão relacionadas a corridas específicas, mas à maneira como os taxistas tentam se tornar alvos menos atraentes e parecerem menos disponíveis para maus passageiros interessados em agredi-los. Essas estratégias precedem as interações com passageiros específicos e dizem respeito à leitura dos elementos sócio-espaciais das interações e às formas de lidar com eles.

3.5.1 Mapeamento de riscos

Um dos elementos de vulnerabilidade dos taxistas é a circulação por locais da cidade com menor vigilância e configuração espacial propícia à realização de crimes, já que estas condições aumentam o risco de serem vitimizados por crimes economicamente motivados (BEATO, PEIXOTO & ANDRADE, 2004)

Gilberto: Tô entendendo. Então, tu considera uma profissão arriscada, a profissão de taxista?

Marcelo: Todas ela é, né? E da gente que é, que é arriscada mesmo, que a gente entra dentro de uma favela onde carro de polícia nenhum num entra. Entendeu?

Gilberto: Anran.

Marcelo: O policial entra lá armado e a gente entra desarmado (...) Em Santo Amaro, ali mesmo no Campo do Onze, a gente entra. Mas carro da polícia, só de quatro, cinco (carros de polícia).

Os riscos da violência não se devem apenas ao passageiro que se pega ou deixa, mas também aos lugares de saída e destino do cliente. Dessa maneira, observar o ambiente no qual alguém acena para o táxi e saber o destino exato pretendido por um possível passageiro são elementos fundamentais na avaliação da corrida. Quando perguntei que lugares eles consideravam mais perigosos para rodar, surgiram variações, tendo sido apontados locais diferentes, aqui agrupados pela quantidade de vezes que foram referidos. Citados três vezes: Santo Amaro e Coque; Citados duas vezes: Água Fria, Águas Compridas, Alto do Pascoal, Curado, Dois Unidos, Comunidade do Detran, Ibura; Citados uma vez: Alto Santa Teresinha, Beberibe, Bomba do Hemetério, Cais de Santa Rita (Santo Armando), Caixa D'água, Córrego do Tiro, Coelho, Entra a Pulso (Boa Viagem), Ilha de Deus (Imbiribeira), Ilha de Juaneiro (Campo Grande), Jordão, Tejiipió, Vila São Miguel (Afogados).

Além de pré-noções relacionadas aos índices de pobreza desses bairros, as indicações relacionam-se também com as histórias ouvidas de assaltos, homicídios e agressões,

especialmente as que têm os taxistas como vítimas. Procuram, por exemplo, ficar informados sobre ondas de assaltos a taxistas em determinadas localidades e evitam circular por esses lugares onde ouviram falar que têm ocorrido problemas. Além disso, o horário em que ocorre a interação é fundamental, visto que, com o aumento das oportunidades, a maior parte dos crimes economicamente motivados acontece à noite e de madrugada (BEATO, PEIXOTO & ANDRADE, 2004).

Essa noção de que a noite é perigosa acompanha a avaliação feita sobre o local de destino. Ao listar os locais que consideravam perigosos, quase todos complementaram com o adendo “principalmente à noite” ou com uma relativização de que, durante o dia, era possível circular e pegar alguns passageiros na rua.

Gilberto: E se tu tivesse que me dizer o perfil da situação perigosa, situação que o taxista em geral deve evitar qual é? Como é que tu monta assim?

Ciro: Eu monto o que? De noite, não parar pra dois homens, assim, em área de risco o que... tem muita área de risco aqui

Gilberto: é? quais são?

Ciro: Santo Amaro, Santo Amaro pra mim é o primeiro lugar, a parte do Campo do Onze, aquela parte ali, pra mim aquilo ali... deu a mão ali de madrugada ali eu não paro pra ninguém ali

Gilberto: Mas de dia tu para?

Ciro: De dia eu ainda paro, né? Se eu olhar assim achar que devo parar eu paro, mas de noite pode dá a mão que eu...

Marcelo avalia que a noite é mais perigosa nos dias de semana devido ao menor número de pessoas na rua e de eventos onde estariam as “pessoas boas” que, durante a semana, não ficam pela rua até tarde. Edmilson, por sua vez, afirma que a noite é arriscada pela maior probabilidade de assalto mas, também, de acidentes de trânsito.

Marcelo: À noite é muito perigoso em dia de semana, porque não tem pessoas, assim, não tem locais, não tem local pra pessoa sair, ir pra uma boate, como nós costumamos pegar essas pessoas que vem de balada, né, boates, festa rave, às vezes tem show em casas de show como algum evento, assim, como uma banda de fora, que a gente sabe que é boa, entendeu? Então a gente entra muito na agenda cultural pra poder rodar à noite (...) Porque dia de semana, só quem sai na noite ou é bandido de... ou é bandidão, né?

Edmilson: Por causa de assalto, assalto, você vai... principalmente final de semana motorista bebo, de carro particular, você vai no cruzamento, você passa, ele vem pega você pelo meio, aí lá vai o cara ficar parado. Faz o que dia 17, parece que foi 17 de novembro o cara ia batendo em mim de frente, eu livre, subi o muro, subi a calçada, peguei o muro, aí passou.... fui pegar esse carro de novo no dia 9 de dezembro

Evitar locais considerados perigosos, “principalmente à noite”, é apenas uma das formas possíveis de precaução e, em geral, não é possível utilizá-la sempre, visto que isso resultaria na negação de muitos passageiros, colocando em risco o rendimento do dia. Portanto, por mais que haja sempre um risco maior, independentemente das avaliações, é preciso assumi-lo com certa frequência (GAMBETTA E HAMILL, 2005).

Marcelo: Nesses bairros, é, a gente infelizmente leva, né? Não sei se nós usamos o bom senso ou se acreditamos muito em Deus e seguimos a viagem.

Algumas estratégias costumam ser aplicadas para rodar na periferia da cidade. A primeira delas é dar preferência aos locais familiares, ou seja, nos quais o taxista conhece os caminhos, os locais mais propícios à ocorrência de crimes e, principalmente, as pessoas. A familiaridade que cada um tem com certos locais faz com que se sintam seguros, mesmo que seja um bairro ou comunidade violentos (PAES-MACHADO & RICCIO-OLIVEIRA, 2009)

. Essa segurança ocorre, principalmente, através da inserção em relações capazes de garantir proteção.

Roberto: Não, não tem, não existe área perigosa nem ruim não, porque veja o seguinte: aqui tem o ponto de, de, de táxi. Aqui, essa área aqui é perigosa, eu não conheço aqui, então não fico aqui. Geralmente quem trabalha aqui nesse ponto daqui, essa área daqui é um pouco violenta um exemplo assim, Torreão, você mora, tem um apoio de táxi aqui, então os táxi que já são da redondeza, né? Já conhece já a bandidagem.

Quando não são moradores ou frequentadores da área, é possível fingirem que são, ou seja, fazerem um gerenciamento de impressões no sentido de mostrar que são da área ou que são durões (tal qual os mímicos que tentam entrar no carro como bons passageiros)⁶.

Marcelo: Você tem que dizer na altura dele também "ó, parceiro, dá não, véi, dá não que eu tô com os perrengue meu pra resolver e não dá pra te levar não, doido". Aí ele já... Entendeu?
Gilberto: Tem isso também, é?

⁶ Essa postura foi identificada por Gambetta e Hamill (2005), como parte das estratégia dos taxistas de Belfast (Irlanda do Norte).

Marcelo: É (...) Se ele ver, por exemplo, eu mermo, barbeado... Arrumado e tal. "Não, o cara é taxista, é profissionalzinho mais ou menos, é gado", entendesse? Agora quando ele vem... (...) Aí "quanto é pra..." (respondo) "ah, parceiro, tô com uma bronca aí pra resolver e não tenho condições de te levar não, doido. Pega outro aí, bicho". "Meu irmão, tu vai levar a gente não?" (e respondo) "Vou não, doido, por quê? Tu quer que eu leve a pulso, é? vai vai, vaza doido, vaza."

Pode ocorrer, ainda, de entrar em alguns locais contando com o próprio passageiro como garantia de proteção. É nesse sentido que Josué liga a luz interna do táxi, permitindo que as pessoas que estão na rua vejam que está tudo em ordem dentro do carro e que é um morador quem está chegando. Marcelo e Ciro também relataram casos em que o cliente ofereceu a segurança, embora isso não os tenha tranqüilizado:

Ciro: Mandou eu acender a luz de dentro do carro, "ninguém vai mexer com você não" e eu passei, atravessei a Ilha de Juaneiro todinha, que eu não gosto de entrar ali nem de dia eu gosto de entrar (...) nesses, cara, eu fiquei com medo, fiquei com medo que ele disse que não ia acontecer nada, aí que eu fiquei com mais medo ainda (risos)

Marcelo - Bom, ao entrar, a gente tem que baixar o farol, ao entrar a gente baixa o farol, e a gente segue, deixa o cliente até o local, às vezes o cliente, é, já vai acenando: "ó, ele vai voltar, ele vai voltar, viu? É meu, ele vai voltar." E a gente volta sem problema.

Gilberto: Ah, tem isso mermo, é?

Marcelo: Tem, tem. E eles deram uma diminuída, porque às vezes, muitos taxistas se recusam a entrar na favela pra socorrer uma pessoa, então eles, eu acho que eles maneiraram, né? Eles agora tão considerando mais um pouco, devido a essa necessidade (...) mas, chegando lá, quando você desembarca esse cliente, que a gente sai, aí às vezes tem pessoas que aborda a gente, já aconteceu até fatos de pessoas se deitarem na rua, entendeu? Pra gente parar o carro pra eles poder fazer a investida.

Quando as estratégias para andar em um bairro violento não parecem o suficiente ou o taxista cisma com os passageiros, ele pode negar a corrida, encerrá-la no meio ou negociar para que fiquem na entrada da comunidade, de forma que o taxista possa realizar a corrida sem, no entanto, adentrar um local onde não se sente seguro, criando dificuldades para a ação de um mau passageiro (COHEN & FELSON, 1979).

Ciro: Rapaz... A gente tem que levar o cliente, pô, tem que levar o cliente até lá, a gente diz pro cliente "olhe, eu não tô desconfiando de você, mas eu vou lhe deixar lá dentro e depois vou voltar sozinho? Dá pra você ficar numa área, numa área, tipo principal, assim, uma via principal, para eu não entrar lá pra dentro?", aí eu pergunto antes se dá, quando é uma área assim que eu vejo que

é área de risco eu pergunto, pergunto se dá. Se não dá, "então você pega outro carro aí que eu não vou até ali dentro não, porque eu não tô desconfiando de você, mas depois que eu lhe deixar lá que voltar alguém pode me abordar e me assaltar que eu não tenho nem como andar rápido ali, eu sei que é uma área tudo apertado, cheio de lombada e tal", tá entendendo?

Roberto: Evitando pegar no local, como levar pra aquele local, e até levo, mas pergunto pra pessoa, me certifico primeiro, qual é a rua? Aonde ele vai ficar? Se é dentro da favela, falo: olha, só vou te deixar na avenida, pra, pra evitar problema, quando chegar você vai querer entrar lá dentro, eu não vou entrar. Aí, aí falo pra ele tudinho pra ele.

Marcelo: É, às vezes a gente também pergunta, que a gente, como a gente anda em vários lugares, a gente conhece, sempre alguns lugares têm um ponto de referência, aí a gente pergunta "ah, é perto da caixa d'água, é?", aí ele fala "pronto, é ali mesmo!" e você "ó, não dá não, não vou ali não, porque eu tive uma briga lá com um pessoal lá e não quero ir pra lá não". Entendeu? Que é justamente os lugares que a gente ouviu algum comentário sobre taxista fulano de tal que foi assaltado.

Para os que não trabalham com rádio-táxi, uma alternativa interessante é tentar estabelecer relações com clientes fixos, de forma a reduzir a necessidade de levar pessoas desconhecidas. É assim que Armando procede, distribuindo cartões com seu número em locais que considera confiáveis e entre passageiros com quem tenha feito boas corridas:

Armando: Distribuir cartão com o pessoal dos prédios. Dou cartão ao pessoal, quando tem uma corrida me chamam pra ir buscar, entendeu, táxi é isso... Digamos, o camarada pega uma corrida com dois cara desconhecido, vai daqui pra Paulista, né? Paulista, Abreu e Lima, cara desconhecido, quando chega lá ele cisma de tomar o carro do camarada, de botar uma arma em cima, ele bota a arma e toma o carro, às vezes o camarada pega um casal, o casal chega lá na frente, ele vai desce do carro e bota o revólver em cima do camarada e assalta e às vezes até o camarada manda uma pessoa só também, não tem quase ninguém pra conhecer disso não...às vezes a gente cisma, mas quase não conhece. O camarada pega um casal, como o camarada falou que chegou uma pessoa no carro, três pessoas num carro aí mandou a mulher pegar o táxi, a mulher pegou o táxi e levou...

3.5.2 Produção de segurança no ponto de táxi

Outra forma utilizada pelos taxistas para manterem-se seguros é evitar fazer ponto em locais considerados perigosos ou que eles não conhecem bem. A familiaridade é um elemento fundamental para que esses profissionais se instalem em certos locais da cidade. É importante conhecer o movimento típico daquele lugar, a rotina estabelecida, as práticas específicas desenvolvidas. Isto pode significar um aprendizado de como lidar com os perigos daquele lugar, bem como saber em que situações específicas eles podem tornar-se vulneráveis

A princípio pode-se pensar que os melhores pontos de trabalho para o taxista são aqueles locais de maior fluxo de pessoas. Esta afirmação é verdadeira, mas deve ser melhor especificada. O fluxo de pessoas é fundamental para que o taxista se fixe em um ponto da cidade, mas a escolha do local não é somente uma questão de avaliar as potencialidades do lugar, que também é escolhido pelo grau de familiaridade o que, em grande medida, deve-se às relações por ele travadas no local. De certa maneira, podemos dizer que o ponto quem faz é o taxista:

Roberto: E sobre o ponto, assim, específico pra trabalhar, o melhor ou ruim não existe, (depende) de quem faz. Eu mesmo quando trabalhava avulso, avulso assim, trabalhava credenciado a uma empresa de táxi, a uma rádio táxi, eu fazia o quê, eu geralmente trabalhava no centro da cidade, junto aos correio, pra mim ali era o melhor ponto, mas tinha gente que dizia que o melhor ponto era lá no, no junto o metrô, tinha outros que dizia: mão na rua das calçadas, é muita corrida. Tem outro: ah não, pra mim é na Camboa do Carmo. Entendeu? Então, cada um tem aquele que se especializou ali, já se familiarizou com aqueles taxista, aí pra ele melhor é aquele, eu não trocava quando trabalhava de rua, é que no ponto, quando te falando tem uma praça no Sebo ali, tem gente que ali é bom pra estudar, entendeu? Tem aquela, aquele, aquela, ééé, lojas, aquelas lojas de, de livro... novos e usados, eu sempre tava lendo ali, conheci os meninos todinho dali, pra mim ali.

Temos que lembrar, também, que a familiaridade traz ao taxista uma maior possibilidade de sentir-se seguro naquele local, sendo isto fundamental para a compreensão do que é considerado um bom lugar para trabalhar. Os taxistas nos pontos de táxi tentam estabelecer relações não só com outros taxistas, mas articulam uma rede de contatos com pessoas que trabalham nas proximidades dos pontos (comerciantes em geral, moradores e até mesmo a “malandragem” da localidade). Fixar-se em um ponto, portanto, não é simplesmente aguardar à espera de passageiros, mas estabelecer relações e participar ativamente do funcionamento de uma localidade, tornando-se parte dela. Dessa maneira, acabam construindo uma rede de apoio que diminui a insegurança de quem trabalha na rua (GAMBETTA & HAMILL, 2005; PAES-MACHADO & RICCIO-OLIVEIRA, 2009)

Marcelo: No ponto é difícil, né, ele dar uma investida na gente, assim, porque tem mais de 3, 4, 5 taxistas, ele num... Entendeu? No ponto, a gente tem essa vantagem, se eu num quiser levar, ele não vai poder fazer nada comigo, se ele vier me agredir, os companheiro vai, tenta apartar, ou então ligar pra polícia, entendeu? Até... Aí ele pode se complicar e se ele tiver armado, então, no ponto ele não faria isso.

Marcelo: É, o taxista que, a profissão da gente é muito exposta. Fica exposto a todo lugar. Então a gente tem que fazer amizade com polícia, com ladrão, com garoto de rua, com todo tipo de pessoas.

Gilberto: E isso ajuda mermo?

Marcelo: Ajuda bastante.

Gilberto: A galera não mexe com...

Marcelo: Não, não mexe (...) porque muitas das vezes, por exemplo, também, gente, às vezes eles tão necessitando de alguma coisa, você ajuda, dá alguma coisa, quebra o galho dele, assim: "ó, paga um lanche, tô sem dinheiro", você vai, entendeu? E dali você vai pegando amizade com ele, vai perguntando sobre a vida dele, vai se aprofundando, até que você pega amizade, né? E com o tempo, através dele, já conhece outro e tal.

3.5.3 Rádio-táxi como estratégia de auto-proteção

Uma das estratégias utilizadas para minimizar os riscos de levar pessoas desconhecidas é a associação aos sistemas de rádio-táxi. Estes apresentam como vantagem proporcionar segurança e comodidade aos passageiros, mas, como já foi indicado anteriormente, também ajudam a produzir segurança para os taxistas, já que os colocam em contato com uma clientela previamente selecionada através das exigências cadastrais, diminuindo as incertezas e, consideravelmente, a vulnerabilidade em relação ao passageiro.

Roberto: Duas (vezes assaltado), e a outra foi uma tentativa. Antes de entrar na rádio, o que me fez entrar na rádio foi (por) conta justamente desses assaltos que sofri.

Para utilizar esse serviço, um passageiro deve realizar um cadastro com endereço, número de telefone e todas as vezes que solicitar o serviço deve confirmar as informações cadastrais. Assim, através do procedimento padrão (rotina), essa instituição traz para o taxista algum tipo de garantia acerca do passageiro que está sendo pego. Vista sob a ótica de Giddens (1991), essa relação poderia ser explicada pelo estabelecimento da confiança intermediada, depositada não no passageiro e seus sinais de confiabilidade, e sim nos procedimentos impessoais da instituição. É na força deste cadastro que os taxistas acreditam, e não na confiabilidade dos seus clientes:

Daniel: Porque na realidade, assim... O sistema de rádio ele dá uma segurança pra o passageiro e pra o motorista, por conta de que? Hoje a gente atende a área Norte, eu acredito que em todos os bairros de Recife... E tem a segurança, você ligar e pegar o cliente na casa dele, sabendo que aquela pessoa não vai fazer mal a você

Gilberto: Tem um centro de informações né?

Daniel: É, exatamente. Antes dela enviar um carro pra residência, você tem que se cadastrar, mesmo que você não esteja em sua residência, esteja num bar, numa pizzaria, ela pega seu telefone, pega seus traje, só manda se realmente o cliente for cadastrado na rádio, então isso aí dá uma segurança a você e já na rua não, na rua deu com a mão você para ou se você tiver parado num restaurante ou tiver parado na porta de um brega ou um pagode, você é obrigado a levar, entre aspas entendesse, se realmente você ver que não dá pra levar você diz "não, tô ocupado"

Gilberto: Aí, em relação ao teletáxi, qual é o que...

Roberto: Ah, o risco é zero. Porque lá tem cadastro. Você não vai pegar um táxi, ligar aqui e fazer um cadastro na hora. Lá tem há dias anterior, que a turma faz avaliação, tudinho e tal, pega teu número fixo, entendesse? Não tem como. E se tu pedir pra alguém, tu vai ser o responsável.

Roberto: Sem sombra de dúvida, melhor do que todos.

O recurso à rádio como estratégia de produção de segurança ajuda a perceber como: 1- o processo de seleção de passageiros é um problema real na rotina de trabalho de um taxista. 2- a perspectiva dos passageiros pegos na rua não é a única possível para os taxistas. Fica visível, então, como o problema da confiança pode aparecer de formas qualitativamente distintas na rotina desses profissionais, o que faz do passageiro desconhecido pego no meio da rua um problema central, que exige atenção especial do taxista:

Roberto: (...) Porque como eu te falei, (passageiro) da rádio não tem perigo, né?

Gilberto: Tu vai tranquilo quando tu vai pegar da rádio?

Roberto: Sem sombra de dúvida.

Gilberto: Tu vai relaxado.

Roberto: É. Perigo zero.

Daniel: É, exatamente... E, pronto, eu sei que é relativo hoje passageiro de rua e passageiro de rádio. A rádio, como já faz dois anos e alguns meses que eu tô na rádio então assim ele entra e eu nem olho pra ele, eu só dou bom dia, boa noite e pergunto o destino dele, já o de rua não, você tem que olhar ele entrando, você tem que olhar pra fisionomia dele

Marcelo: É, mas às vezes, eu fico à noite, entendeu? Só que só pego cliente pela rádio, dia de semana, à noite só pego cliente pela rádio, que eu sei que é seguro.

Além disso, o radio-táxi traz para o taxista que o utiliza condições diferenciadas de seleção na hora de pegar um passageiro que acene com a mão na rua. Visto que já tem uma garantia de clientela através do rádio, ele não sente a mesma urgência em pegar passageiros na rua, podendo, portanto, negar mais passageiros que os taxistas que dependem apenas deste tipo de clientes, pegando passageiros apenas em situações que pareçam mais confiáveis.

Porém, não há, como imaginei ao chegar a campo, uma dicotomia entre taxistas que pegam passageiros na rua e taxistas que utilizam serviços de rádio-táxi. A maior parte dos taxistas utiliza mais de uma forma de travar contato com clientes (na rua, no ponto, no rádio-táxi, na porta de estabelecimentos comerciais, através de telefones públicos junto ao ponto, cartão de visitas) e essas formas variadas fazem variar o tom das interações do motorista com seus variados clientes. Cada perfil de cliente exige precauções específicas, critérios de avaliação também específicos e até mesmo, como no caso dos passageiros de rádio-táxi, a provável ausência de avaliação do passageiro, como foi dito pelo taxista Daniel, “ele entra e eu nem olho pra ele, eu só dou bom dia, boa noite...”

Também é válido ressaltar que há conflitos entre os taxistas e os sistemas de rádio-táxi, já que essas empresas passam a funcionar como uma espécie de patrão, monitorando o taxista e podendo repreendê-lo com a suspensão do serviço durante alguns dias, o que de certa maneira reduz o sentimento de liberdade compartilhado pelos taxistas:

Marcelo: Mas às vezes, por exemplo, principalmente passageiro de rádio, assim, de empresas. Se ele vê seu carro sujo, ele comunica à empresa. Se você, às vezes, dá uma freitada brusca, sem querer você dá uma freitada brusca, uma saída brusca, você tá trocando de faixa, ele pode ligar, entendeu? Aí ligando pra lá, a empresa chama sua atenção e você leva uma suspensão, que a gente chama na linguagem da rádio que é RT.

Não restam dúvidas de que os sistemas de rádio-táxi produzem segurança para os seus afiliados. O cadastro é capaz de “selecionar” previamente os passageiros, e a prática dos profissionais mostra que pouca coisa dá errada com esse tipo de passageiro. Afora a questão da segurança, esses passageiros são considerados, como afirma Roberto, passageiros de “outro nível”: apesar de mais exigentes, “pagam sem fazer cara feia; olha para o taxímetro e paga. Não é feito os de rua que reclamam do preço, pedem desconto...” Porém, é importante ressaltar que este serviço traz o problema da confiança noutra perspectiva, diferente da desenvolvida como problema neste trabalho. Para Hadin (2002) e Gambetta e Hamill (2005), a relação entre o taxista e seus passageiros mediadas pelo rádio não traz à tona o problema da confiança. Primeiramente, para que haja a confiança, é necessário que haja a dúvida em relação ao passageiro, e não é isso que acontece como apontam os taxistas entrevistados. Segundo, eles afirmam que o passageiro de rádio é risco “zero”. Deste modo, nestas circunstâncias, não se procura sinais de confiabilidade no passageiro, não se põe em dúvida estes sinais, nem mesmo se avalia se estes são ou não verdadeiros. O problema da confiança

como busca por “informação”, leitura e avaliação destas não é colocada em pauta quando a questão é rádio-táxi.

3.6 ESTRATÉGIAS DE SELEÇÃO – “BANDIDO NÃO TEM ESCRITO NA TESTA”

Conforme colocado por Gambetta e Hamill (2005) as intenções de um passageiro não podem ser acessadas diretamente pelo taxista. Elas não estão claras, “escritas na testa”, para utilizar uma expressão cara aos entrevistados. Estes não têm como saber se o passageiro pretende assaltar, se ele está planejando um calote, etc. Apesar de não conseguirem facilmente estas informações, os taxistas buscam, através da leitura de sinais emitidos pelos passageiros, (riqueza, simpatia, tranqüilidade,) elementos que possam indicar a presença ou não de propriedades garantidoras da confiança.

Em uma situação na qual as informações são escassas, é preciso elaborar estratégias para avaliar a confiabilidade de um indivíduo como passageiro. Isso é especialmente importante na “situação de rua”, em que o taxista está dirigindo e avista possível(eis) passageiro(s) acenando com a mão nos espaços públicos da cidade. Esta situação é caracterizada pela baixa quantidade de informação e pelo pouco tempo para o taxista fazer uma primeira avaliação, decidir parar ou não e, caso pare, realizar uma avaliação mais detida, para depois disso aceitar ou não a corrida. Já que a situação de rua é a mais aberta e o taxista está mais desprotegido, é necessário criar, mesmo em condições precárias, formas de observar o passageiro e angariar alguma informação sobre este. Nessas situações, alguns elementos do contexto são importantes, como horário, presença ou não de pessoas na rua e outros pontos relacionados ao passageiro, como vestuário, sexo e tipo físico, porque funcionam como informações iniciais, que podem ser acessadas no contato visual. É a partir daí que buscam uma resposta para o que Gambetta e Hamill (2005) chamam de *primeiro dilema da confiança* (“este parece um bom passageiro?”).

Ocorre, porém, que esses indicadores iniciais dificilmente são tomados como suficientes para avaliar um passageiro, pois o taxista seria levado a assumir duas posturas arriscadas: estabelecer confiabilidade muito depressa (e sofrer risco de violência) ou estabelecer ausência de confiabilidade rápido demais (e negar tantos passageiros a ponto de arriscar a renda). Torna-se então necessário, para o taxista, buscar outras informações, avaliando uma série de aspectos, que, muitas vezes, não estão claros para ele.

Roberto: É. (pausa) Em todo lugar você tá vulnerável, você pode pegar um bandido, (pausa) bandido não tem letreiro na testa né?

O comportamento geral do passageiro (olhar, movimentação corporal, tom de voz, expressão facial) torna-se fonte especial de informação, sinais que podem indicar presença ou ausência de propriedades garantidoras de confiabilidade.

Albérico: (...) agora são pequenas atitudes da pessoa que você observa assim, que eu no caso observo que, e vejo que tá muito estranho.

Em geral, ao observar esses elementos mais sutis e de difícil imitação, os taxistas tentam equacionar o *segundo dilema da confiança* (os sinais de bom/mau passageiro emitidos por esta pessoa são verdadeiros?). É no esforço de identificar e avaliar sinais, que os taxistas utilizam as estratégias de seleção que aqui serão consideradas, e o esforço na construção e prática dessas estratégias demonstra a importância, na rotina destes profissionais, de uma análise mais detalhada de seus passageiros, visto que é necessário, ao mesmo tempo, manter-se seguro e conseguir maximizar os ganhos (GAMBETTA & HAMILL, 2005).

3.6.1 Observar o passageiro

Os taxistas falam sempre da importância de “observar o passageiro”, analisar como ele se dirige ao táxi, anda, olha para os carros dos taxistas e como os aborda. Uma estratégia bastante utilizada para pegar passageiros na rua é parar o carro antes ou depois do passageiro, como forma de ganhar tempo de avaliação, ver o passageiro andar, avaliar a fisionomia, o comportamento etc.

Pedro: o olhar do cara, ele fica ansioso quando o cara quer... Ele fica olhando pros lados, vê se tem polícia

Há a compreensão mais ou menos clara para os taxistas de que os passageiros se utilizam de certas maneiras de abordá-los e que essas formas podem trazer informações (sinais de confiabilidade) relevantes. É essa é uma técnica que permite ao taxista ganhar tempo para analisar o passageiro antes de ele entrar no táxi.

Nas condições de rua, com carência de informações detalhadas, as minúcias em relação aos passageiros ganham status privilegiado e, portanto, a atenção dos taxistas volta-se

para elas. Esse é o momento da identificação dos sinais de confiabilidade e ganhar tempo significa aumentar o tempo de avaliação destes:

Pedro: Geralmente quando eu paro na rua à noite, que uma mulher dá a mão ou que um casal e eu vejo que dá pra pegar, eu paro lá na frente pro cara vim andando, geralmente quando o cara tá armado o cara não pode correr né, eu paro uns 10 metros na frente, se eu sentir alguma coisa de errado eu puxo... já aconteceu varias vezes comigo

Daniel: Geralmente eu nunca paro junto dele, eu paro um pouco depois pra ver ele andando pelo retrovisor, nunca paro em cima dele, eu sempre paro um pouco mais, negócio de dois, três metro pra ele vir andando, pra eu fazer uma auto-análise pelo espelho, pelo retrovisor, porque é arriscado a noite (...)

Quando estão parados em alguma rua ou ponto de táxi, a capacidade de observar o passageiro é maximizada e ganha muita importância no processo de leitura, pois, quando estão à espera de passageiros, eles possuem mais tempo para observar, podem ver o passageiro andando ate o ponto, ver a reação de outros taxistas etc.

Pedro: Às vezes o cara vem andando na rua, você não tá olhando pra ele e quando ele chega perto do carro ele quer o carro, isso aí já é um motivo de você... Se você tá fisingando a vítima você já tá olhando pra ela, já é o ponto fraco dele, eu imagino assim. Quando ele tá olhando pra mim eu já percebo que ele tá querendo táxi, que ele já vem com a intenção de táxi, e quando ele vem, chega perto de mim, quer dizer ele tava disfarçando que não queria táxi e quando chegou perto de mim ele queria o táxi, tá entendendo? eu olho muito isso

Parados no ponto, os taxistas são observadores privilegiados do que se passa no seu entorno, das mais diversas transações que se desenvolvem ao seu redor. Nessa posição, são capazes de conhecer a normalidade ou padrão de funcionamento do local, podendo detectar, rapidamente, alterações na rotina, que podem, dentre outras coisas, indicar a necessidade de ficar alerta

Além disso, é bastante comum que, no ponto de táxi, a avaliação dos passageiros seja feita por mais de um taxista ao mesmo tempo e que, na presença de pessoas consideradas estranhas, um colega de profissão avise ao outro para ter cuidado com um determinado passageiro, como relatou-me o taxista Ciro, que foi além, ao dizer que até mesmo pessoas que ficam nas proximidades do ponto também alertam também alertam os taxistas quando alguém suspeito se aproxima querendo um “corrida”.

Apesar de ser importante observar o passageiro antes de pegá-lo, os entrevistados apontaram que o fundamental para avaliar os passageiros é a conversa, momento no qual é possível “sentir o passageiro”.

3.6.2 Uma boa conversa

Antes de iniciar uma corrida, é comum que os taxistas procurem conversar um pouco com o passageiro. Essa é uma maneira de realizar uma sondagem inicial das intenções dos passageiros, a partir da qual uma corrida pode ser negada ou aceita.

Gilberto: Antes de pegar o passageiro, a conversa é importante?

Roberto: É. Super importante. Porque o bandido, se ele for te assaltar, não vai querer puxar assunto contigo. Não vai querer que tu veja a feição dele. Entendes? Não vai querer que tu veja o rosto dele. E quanto mais você puxar assunto, melhor é.

Marcelo: É, o diálogo é a melhor maneira da gente estudar o perfil do cliente.

Gilberto: E como é essa coisa de conversar, assim? De sondar o cliente?

Marcelo: Sondar o cliente? Primeiro assunto, que a gente pergunta logo, é pra onde o cliente vai, né? "Amigo, você vai pra onde?" Aí pelo sotaque, assim, pela gíria, começar a "ah, tá muito longe, cara" e a gente vai puxando assunto, né? "Muito longe..." É, "mas cê só vai ficar lá ou vai voltar?" Aí ele começa, entendeu? Aí pelo primeiro tom de voz, a gente já conhece. Já sabe...

3.6.2.1 Checando o local de destino

O primeiro contato do passageiro com o taxista costuma tratar do destino desejado. Esse momento pode durar poucos segundos ou alguns minutos, a depender da leitura do taxista a respeito da confiabilidade do passageiro, pois, é possível que o taxista pergunte mais de uma vez o lugar onde o passageiro deseja chegar, bem como o caminho para acessá-lo. Os passageiros, em geral, crêem que os taxistas estejam calculando o lucro a ser tirado da corrida e a vantagem de fazê-la ou esperar a próxima, mas boa parte das vezes esta é uma sondagem com o objetivo de checar se o indivíduo em questão realmente, tem um lugar para ir ou deseja apenas entrar no táxi (para assaltá-lo, seqüestrá-lo, fugir de algo, etc).

Perguntar o bairro de destino tem o objetivo inicial de saber em que local poderá ser levado a circular caso aceite a corrida. No caso de bairros considerados perigosos, a avaliação de perigo será tanto em relação ao passageiro quanto em relação ao lugar do término da corrida. Ao mesmo tempo, perguntar detalhes sobre o endereço, pontos de referência e caminhos tem o objetivo de checar o conhecimento do passageiro sobre o lugar – o que pode indicar o objetivo e as intenções do passageiro. É esperado que um bom passageiro saiba bem

onde deseja chegar, de maneira que titubear para descrever o lugar aonde pretende ir costuma ser tomado como indicativo de que o objetivo da viagem não é chegar lá. Além disso, considerando que os passageiros em geral reclamam do valor da tarifa, dificilmente se espera que alguém tome um táxi sem saber bem para onde vai, correndo o risco de rodar mais que o necessário e, portanto, pagar mais que o esperado pela corrida.

3.6.2.2 Negociar o valor da corrida

Outra maneira de sentir as intenções do passageiro na conversa inicial de sondagem é a negociação prévia do valor da corrida, comum na relação entre taxista e passageiro, principalmente no caso de passageiros que temem não ter dinheiro o suficiente para chegar ao destino desejado e negociam um valor mais baixo do que o que seria cobrado no taxímetro. Quando o taxista com quem uma negociação é iniciada desconfia das intenções do passageiro, é uma estratégia recorrente que ele proponha um valor inicial muito mais alto do que seria cobrado pelo taxímetro. A regra é desconfiar dos passageiros que aceitem uma corrida na qual o valor está claramente fora da realidade. Por outro lado, se o passageiro “chorar” e tentar baixar o preço, entende-se que este é realmente um bom passageiro, pois somente alguém que está preocupado em pagar a corrida barganharia pelo preço da mesma e, por outro lado, alguém que pretender assaltar o taxista ou dar um calote no final da corrida não se preocupará em fazer o mesmo.

Pedro: Por exemplo, se tem um cara ali e ele vem olhando tua rua, olhando teu táxi, olhando se tem gente dentro, à noite você tem que se ligar mais ainda porque o assaltante ele fica meio que desconfiado... O cara vem pro seu carro e pergunta quanto é que tu me leva... Vou dar um exemplo que eu evito. No Jordão, a corrida até lá dá mais ou menos uns 15 reais, aí eu digo 30 reais, aí o cara disse “bora”, pronto eu já sei que ali é uma coisa ameaçadora, uma corrida de 15 reais o cara quer pagar 30, tá entendendo, aí eu já sei que tem alguma coisa errada.

Marcelo: Porque essas pessoas que dão calote, ele entra no carro, não pesquisa preço. Porque ele não pesquisa o preço, fala o destino, chegando próximo ao destino, aí ele pega e fala "ó, tem um probleminha, vou ter que pegar o dinheiro lá em cima". Aí às vezes entra no condomínio, sai do outro lado, entendeu?

3.7 AVALIAÇÃO DENTRO DO TÁXI: “CONFIAR DESCONFIANDO”

Aceitar um passageiro para uma corrida não significa que o taxista confia totalmente neste. As horas de espera por uma corrida podem tornar mais difícil para um taxista negar um passageiro, de maneira que, mesmo com muitas dúvidas, é possível que ele inicie uma

viagem. É possível, ainda, que não haja tempo para uma avaliação fora do carro, como nos casos em que o taxista é “pego de surpresa” por passageiros que entram no carro antes de conversar ou em situações de muita movimentação, em que é preciso pegar um passageiro rapidamente, como na porta de shows e em espaços públicos “agitados”. Nessas situações, aumenta a importância de avaliar o passageiro dentro do táxi.

3.7.1 Conversa de taxista: estratégia de sondagem e monitoramento

Uma estratégia importante para buscar sinais de confiabilidade em um passageiro e/ou conferi-los durante a corrida é conversar. Dentro do táxi, é possível utilizar as estratégias já discutidas (checar conhecimento sobre o destino e negociar o valor da corrida), mas outros assuntos podem ser trazidos pelo motorista como forma de fazer o passageiro falar. A conhecida “conversa de taxista” costuma versar sobre os locais de destino e origem, clima, futebol, notícias do dia, entre outros assuntos.

Gilberto: É, já teve algum caso, assim, que tu logo após aceitar a corrida, é...
(pausa) Tu ainda fica monitorando né, o passageiro ainda?

Roberto: É. Se for uma corrida, o camarada achar que a corrida é meio, como é, na nossa gíria, mal-assombrada, aí o camarada fica, entendeu?

Gilberto: Fica dando uma olhada.

Roberto: Monitorando ele, conversando com ele ou com ela pra ver, entendeu?
Pra sentir o clima.

Como forma de sondagem, a conversa pode revelar alguns aspectos do passageiro: se ele fala com firmeza; sua expressão facial, olhar, expressão corporal - aspectos do comportamento que podem expressar nervosismo, agressividade e embriaguez, ou seja, sinais que podem indicar um mau passageiro.

Marcelo: É, a gente procura, né, conversar, saber as procedências, assim. A gente pergunta 2, 3 vezes, pra ver se ele não cai em contradição, né?

Além disso, porém, a conversa pode ser um meio para que os taxistas sintam-se à vontade com o passageiro, estabelecendo uma conversa cordial, que pode gerar um sentimento de segurança. Não é à toa que os entrevistados apontaram o passageiro calado como um tipo que gera certa desconfiança, desconforto.

Pedro: (...) porque você sente a conversa, pela conversa do cara, o cara que quer lhe roubar, o cara não vai querer muita conversa com você né, ele vai lhe

evitar sempre, como tem situações que o passageiro não quer conversa porque o jeito do cara é aquele, aí ele não gosta de muita conversa, aí eu puxo um ou dois assuntos, se eu ver que o cara não quer falar, eu já fico mais na minha tá entendendo. É por isso que você é um pouco de psicólogo aqui dentro, tem que dar uma injeção de um lado e de outro, descobrir as manhas de todo mundo, tá entendendo...

Daniel: Geralmente o passageiro que é muito calado é suspeito, entendesse? Porque geralmente o pessoal entra dentro do táxi e sempre puxa conversa, sempre troca uma conversa com o taxista, tem outros que entra e só diz o destino e fica calado, esse é um suspeito.

As estratégias acima descritas, utilizadas por todos os taxistas entrevistados, podem fazer com que aquele que esconde suas intenções, que monitora seu comportamento, cometa algum deslize e deixe transparecer algum sinal indicativo de má intenção. Refletir a respeito de tudo que se faz, de tudo que se diz, sinais voluntários ou involuntários é algo impossível até mesmo para os indivíduos mais experientes na arte de gerenciar impressões (GOFFMAN, 1975). A centralidade da conversa na avaliação do passageiro pode ser percebido na fala do taxista Daniel acerca do passageiro de rádio-táxi, com o qual não sente necessidade de conversar:

Daniel: É, exatamente... e, pronto, eu sei que é relativo hoje passageiro de rua e passageiro de rádio. A rádio, como já faz dois anos e alguns meses que eu tô na rádio, então, assim, ele (o passageiro) entra e eu nem olho pra ele, eu só dou bom dia, boa noite e pergunto o destino dele. Já o (passageiro) de rua não, você tem que olhar ele entrando, você tem que olhar pra fisionomia dele...

Como já destaquei anteriormente, os taxistas não costumam desconfiar dos passageiros de rádio-táxi, sendo, portanto, desnecessário utilizar as estratégias de avaliação comumente utilizadas com passageiros que toma táxi na rua, conforme afirma Daniel. Mesmo assim, nada impede que durante o transcurso da corrida, independente da “origem” do passageiro, algumas expectativas do taxista seja frustrada e este seja “chamado à atenção”, trazendo novamente o problema da confiança para a interação, como veremos no próximo tópico.

3.7.2 Questionar roteiros incertos

Ao iniciar uma corrida, um taxista espera que seu passageiro aponte com firmeza o local para o qual se destina. Fazê-lo com segurança é um sinal fundamental de confiabilidade, de forma que todos os taxistas afirmaram ficar desconfiados quando, no meio da corrida, o

passageiro solicita uma mudança de itinerário. A mudança de itinerário poder ser entendida como uma estratégia de um mau passageiro para levar o taxista para um local mais adequado para um ataque, como, por exemplo, locais com menos movimento, mais escuros.

Daniel: Aí eu já vinha suspeito por conta deles não dizer qual era o destino, só guiando, vai em frente, entra à esquerda, entra à direita, pega a Av. Norte e assim vai em frente... E geralmente essas corridas é uma corrida suspeita, entendesse, por não dizer o destino, eu acho que quando uma pessoa entra dentro de um táxi ele diz logo o destino.

Mesmo quando um passageiro não solicita a mudança do roteiro, um taxista desconfiado pode perguntar várias vezes qual é o local de destino, como forma de fazer o cliente cair em contradição:

Roberto: Através do assunto, você vai sentir, se você é um cara experiente, e com certeza se você puxa assunto, é porque você é experiente. Pra você sentir o nervosismo dele, entendeu? Eu, como tenho 16 anos de segurança, eu começo a ver, vamos dizer, o cara senta perto de mim. Se o cara tá sozinho, ele não vai sentar atrás, vai sentar aqui na frente. "E aê, rapaz, como é que tá, tal?", começo a puxar assunto com o camarada. Se ele não quiser puxar muito assunto, você já vai sentir, ficar com a pulga atrás da orelha. "Vai pra onde mesmo?" coisa e tal. "Vai pra tal lugar" e depois começa a conversar e pergunta de novo, pra ver se ele vai dizer que já é algum lugar, pra onde ele vai. "Sim, desculpa, tu vai pra onde mesmo que eu esqueci?" "Pra tal lugar". Aí você pensa: o caba já disse que ia ali pra tal lugar, o caba já se contradisse, já vou inventar alguma coisa aqui (pra terminar a corrida), entendeu?

Um problema que também é apresentado pelos entrevistados em relação a incertezas no roteiro é quando um passageiro chega ao local desejado, e, em vez de liberar o taxista, pede para que ele espere um pouco, geralmente alegando que vai buscar o dinheiro ou que vai buscar alguma coisa e seguir depois de volta. Essas corridas cercadas de mistérios são tomadas como perigosas, pelo risco de que o passageiro volte armado (caso de um dos assaltos sofridos por Roberto) ou volte portando drogas, o que pode trazer problema para o taxista:

Josué: Ele chega, diz "rapai, vamo pra tal lugar", e você já sabe que aquela área é um pouco crítica, entendesse? Aí você "tu vai entrar, vai ficar lá dentro ou vai ficar lá fora?" e tal, aí ele, "não, vou entrar, você vai esperar um pouquinho", aí você já, mais ou menos você já sabe, aí você já evita, porque é o seguinte: você tá aqui, alguns colega sabe, alguns colega sabe e vai, mas

outros não sabem. Aí você vai buscar drogas sem saber, a polícia tá lá de vigia há muito tempo, faz 1 mês, 2, 3, aí você ir uma vez, aí a polícia pega você.

3.7.3 Monitoramento do comportamento do passageiro

Durante a corrida, o retrovisor interno transforma-se em equipamento de segurança. Através do espelho, em geral com o pretexto de olhar aquele com quem se conversa, o taxista monitora a movimentação do passageiro.

Marcelo: A gente sempre fica observando se um tá falando com o outro, se tem algum olhar, assim, é, os dois tiver atrás, assim, tiver trocando um olhar meio desconfiado, a gente já percebe.

Devido a essa necessidade de monitorar o passageiro, os taxistas costumam ficar nervosos diante de passageiros que se sentam no banco atrás do motorista, visto que isso impossibilita quase que completamente a sua observação.

Daniel: Tem que ir um na frente e outro atrás, no meu banco eu não quero que ninguém vá, atrás do meu banco

Gilberto: Mas tu avisa mesmo à pessoa?

Daniel: Aviso: "ó, sai daqui de trás, vai lá pra frente porque fica melhor, entendesse?"

Por esse motivo, uma estratégia utilizada, em geral com homens, é convidar o passageiro para sentar no banco da frente, o que serve tanto para estimular a conversa quanto para possibilitar o monitoramento de seu comportamento.

3.8 CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO: CONFIABILIDADE E SINAIS

A avaliação de passageiros é um problema fundamental para a rotina de um taxista, porque a decisão de pegar ou não pegar o passageiro pode definir se este terá ou não um problema relacionado à violência. Isso significa dizer que a vulnerabilidade não é um elemento dado; é possível pensar, de acordo com Cohen e Felson (1979), que diferentes posturas e diferentes estratégias produzem maiores ou menores condições para que um evento negativo possa ocorrer:

Vítimas potenciais de crimes oportunistas podem realizar ações evasivas que encorajem os agressores a buscar outros alvos que não eles. Visto que as

atividades ilegais precisam de outras atividades para ocorrer, a estrutura espaço-temporal da rotina de atividades legais deve jogar um importante papel na determinação do local tipo e quantidade de atos ilegais ocorrendo em uma determinada comunidade ou sociedade (1979: 590).

Dessa maneira, o taxista precisa ser pensado como alguém que ocupa um papel importante na produção tanto das condições de sua proteção quanto das condições de sua maior vulnerabilidade, quando escolhe os locais por onde vai circular em busca de passageiros, aqueles que vai levar e o tipo de corrida a ser realizada.

Ciro: A violência a gente... Não é que escolha passageiro, né? Mas a gente tenta driblar de um jeito ou de outro, olhar... Não pegar assim, a gente trabalha com o público da rua, né? Mas a gente também não é obrigado a pegar toodo mundo, né? A gente vê quando a pessoa é maloqueiro, se for bem vestido engana a gente, né, mas quando a gente reconhece que é maloqueiro mesmo, que dá pra perceber, que vem com gíria, alguma coisa assim, aí a gente... Eu mesmo, particularmente, eu mesmo procuro não levar, né, porque é... mas a gente não conhece, não está escrito, mas tem alguns que tá escrito.

Essa fala mostra que a natureza do trabalho na rua, exposto ao contato direto com um público em grande parte desconhecido, torna necessário ao taxista observar seus possíveis passageiros. Há necessidade de identificar aqueles que podem ser bons, e aqueles que podem ser maus passageiros, que possam produzir algum ato de violência contra o taxista. Porém, esse trabalho de identificação não é fácil, muito menos preciso. Um mau passageiro pode se passar por bom e vice-versa. Mas, mesmo diante das dificuldades (“não está escrito na testa”), é possível identificar certos sinais indicativos. Essa mesma fala também nos mostra que é possível angariar informações de diferentes maneiras: as vestimentas são um importante indicativo; o local de onde essa pessoa vem pode ser bastante relevante; a maneira de falar, de andar, o jeito de olhar também podem dizer muito, principalmente em contextos nos quais as interações são rápidas e o acesso a outras informações é limitado.

Segundo Gambetta e Hamill (2005), o estabelecimento da confiabilidade ocorre não por uma avaliação do caráter do passageiro, mas, em maior medida, pela avaliação de sinais que indiquem presença ou ausência de propriedades garantidoras da confiança para a relação taxista-passageiro. Essas propriedades não são emitidas da mesma maneira por todas as pessoas e torna-se mais difícil avaliar os sinais de um desconhecido, sendo necessário estabelecer algumas características indicadoras de problema, como local da abordagem, vestuário, cor da pele, linguajar, etc.

Deste modo, os taxistas entrevistados apontaram para a utilização de algumas técnicas de avaliação dos seus possíveis passageiros, que se dão a partir da identificação e interpretação dos sinais emitidos na interação, a partir dos quais são indicadas presença ou ausência de propriedades que podem garantir a construção da confiança.

As propriedades garantidoras da confiança identificadas nas entrevistas foram:

1- Mulher x Homem; 2- Velho x Jovem; 3- Rico x Pobre; 4- Seriedade x Malandragem
5- Sobriedade x Embriaguez; 6 – No ponto de táxi x No meio da rua; 7 – Local de destino familiar x local de destino pouco conhecido

As propriedades acima listadas podem, grosso modo, ser resumidas em perfis de passageiros confiáveis x passageiros não confiáveis. Os taxistas identificam a confiabilidade dos passageiros através da identificação de sinais que indiquem a presença de conjuntos dessas propriedades acima descritas. Os sinais indicativos dessas propriedades de confiabilidade são diversos, variáveis com as situações e com os indivíduos que interagem. Cada contexto de interação aponta para um conjunto de sinais que são relevantes em situações sociais específicas. No caso dos taxistas, interessa saber, por exemplo, o quão confiável um passageiro parece ser para pagar a corrida e não gerar problemas para o taxista. Não interessa, portanto, saber se o cliente é confiável para outras atividades, em interações com outros indivíduos

Essas propriedades que são utilizadas na leitura dos passageiros constituem padrões gerais, mas sua utilização ocorre através de uma leitura situacional complexa, na qual se busca avaliar os passageiros a partir da identificação da presença de conjuntos dessas propriedades em cada passageiro. Portanto, há uma relativização de muitas destas propriedades, que podem se tornar mais ou menos relevantes a partir dos contextos e indivíduos específicos com os quais se interage. Os taxistas entrevistados indicaram como importantes alguns sinais de confiabilidade que procuro listar, como forma de facilitar a compreensão:

- Sinais positivos: 1- estar sozinho ou acompanhado de crianças 2-estar bem vestido; 3- falar bem/ser educado; 4- sair de estabelecimentos comerciais com sacolas; 5- olhar nos olhos; 6- ser comunicativo; 7- ter firmeza na fala; 8- saber claramente o local de destino; 9- negociar o valor da corrida;

- Sinais negativos: 1- ser do sexo masculino; 2- estar em grupo; 3- casal; 4- estar mal vestido 5- usar boné; 6- usar roupas folgadas (capazes de esconder armas); 7- brincos e tatuagens; 8- não indicar o local do destino; 9- não mostrar firmeza quanto ao local de destino; 10- mudar o local de destino durante a corrida 11- não negociar o preço da corrida e/ou aceitar qualquer valor sugerido pelo taxista; 12- não olhar nos olhos; 13- estar nervoso, olhando para os lados; 14- evitar conversa; 15 – embriaguez; 16- acenar para o táxi em locais perigosos.

Um dos pontos interessantes que surgiram a respeito da avaliação de sinais foi a maneira como os taxistas falaram da questão do vestuário. Estar mal vestido pareceu um sinal fraco para negar um passageiro, mas, por outro lado, estar bem vestido pareceu um sinal forte para aceitá-lo. Assim, quando contam as histórias de assalto e calote, em grande parte das vezes, as referências iniciais que dão para terem sido enganados pelo mímico são as roupas:

Ciro: Meu segundo assalto foi um cara só, um cara só pegou eu lá na Bomba, levou eu lá pra Macaxeira, chegou lá a corrida deu 11 reais aí ele me deu 20 reais pra tirar, quando abriu a carteira que ia dar o troco a ele, ele botou a mão na bolsa e puxou o revolver : é um assalto

Gilberto: Foi? Mas esse cara não deu pra perceber nada também não, bicho?

Ciro: Nada, esse cara era que tava bem vestido mesmo era esse, o que tava mais bem vestido foi esse, o cara inexperiente de tudo...

A relação entre pobreza, roupa e cor da pele é tácita, mas às vezes fica mais clara.

Edmilson: Aquelas bermudas cyclone que geralmente quem usa aquilo ali é esses noiado, né? Não é nem discriminando o pessoal de favela, né, mas a maioria que usa aquela bermuda tudo é vendedor (de drogas).

Gilberto: E existe estratégia assim pro cara avaliar o passageiro? tu tá passando com o carro como é que tu faz pra... Tem alguma coisa desse tipo?

Ciro: Tem, tem, o tipo que eu tava dizendo a você, não é dizer porque o cara é negro é um assaltante, é olhar e sentir. Assim, eu mesmo, às vezes, eu sinto assim que não é para parar para aquele cara eu não paro. Pronto eu sou assim, não é pela cor da pessoa, nem por nada não, porque pra mim um branco, um preto é a mesma coisa, pra mim não faz diferença nenhuma.

Gilberto: O que é que voce considera uma corrida boa? Assim, a melhor corrida, como seria?

Marcelo - Bom, dia de semana, durante a manhã até as 18h da noite, em frente de firmas, de fórum, de lojas, entendeu? Você sabe as procedências, como é que o cliente, de onde o cliente tá vindo. É a melhor maneira. E fim de semana, geralmente, boates, né? Porque entra revistado, sai, a gente sabe que o

risco é zero. Restaurantes também. Área da classe média alta é a melhor região.

Esta avaliação inicial de sinais indicadores de propriedades capazes de garantir a confiabilidade de um indivíduo como passageiro é o que Gambetta e Hamill (2005) chamam de primeiro dilema da confiança, momento em que o taxista procura perceber se o passageiro que a ele se apresenta possui as propriedades que indiquem que se trata de um bom passageiro. Porém, esses sinais observados inicialmente, como roupa, acessórios, local de partida e destino, são indicadores fracos, fáceis de serem imitados por um mau passageiro. Diante disso, surge o chamado segundo dilema da confiança, em que o taxista questiona-se sobre a veracidade dos sinais emitidos pelo passageiro. Para testar essa veracidade, buscam observar sinais mais sutis e, em geral, mais difíceis de serem imitados, como postura relaxada, segurança e olhar fixo.

Marcelo: Ah, quando, se o taxista tiver uma visão boa, olha logo nos olhos, né? É, porque se tiver muito aceso, assim, se tiver com o olho bem arregalado, a gente tem certeza que é um drogado, entendeu? Aí geralmente a gente não pega.

Ciro: É que nem tô dizendo a você, se vem aqui no meu carro, aí vem três, quatro cara, tudo novinho, boyzinho, novo, né? E com gíria de malandro, é o que, a gente que tá na rua a gente tem uma certa... a gente só em olhar e conversar com a pessoa a gente sabe né que aquele cara pode ser uma pessoa errada, né? Aí a gente opta em não levar, pelo eu, né? não digo todos, tem cara que leva, tem alguns que leva e termina se complicando

Essa checagem, que vai além da primeira impressão, de certa forma relativiza os padrões de bom e mau passageiro, sendo também parte de um reconhecimento, por parte dos taxistas, de que a avaliação não é precisa e que, muitas vezes, eles fazem leituras equivocadas dos seus possíveis clientes, deixando de aceitar boas corridas.

Nesse ponto é possível remeter à ideia de Garfinkel (2006) acerca da necessidade de observar as situações que se quer analisar, em vez de tratá-las a partir da ideia de teorias gerais e abstratas. O que isso significa é que os sinais indicam padrões gerais pelos quais a confiabilidade é avaliada, mas não é possível afirmar a priori quais desses padrões serão importantes para uma interação. As vestimentas, por exemplo, é um sinal que pode indicar confiabilidade, mas nem sempre esse sinal será relevante nas interações dos taxistas com seus passageiros.

Mas é preciso ressaltar também que, devido à pressão por corridas, é mais fácil um taxista pegar um passageiro sem ter tirado conclusões completas a respeito de seus sinais, que negar um passageiro na mesma situação. Negar ou abortar uma corrida parecem atos que só ocorrem quando os níveis de confiabilidade estão muito abaixo do aceitável, nos casos em que, na linguagem da rua, os taxistas “cismam” com o passageiro, desistindo da corrida.

3.9 TEORIA DOS SINAIS: O PASSAGEIRO ENTRA EM CENA

O foco desta análise, conforme já explicitado, é a produção de segurança pelos taxistas a partir da avaliação de situações e criação de estratégias de precaução, seleção e monitoramento de passageiros. O foco desta análise, portanto, está no taxista. Poderíamos, então, ter a impressão de que o passageiro é um sujeito passivo à espera das avaliações realizadas pelos motoristas de táxi, sem a capacidade de interferir, intencionalmente ou não, nesse processo. Ao contrário, porém, o passageiro é um sujeito ativo na sua própria avaliação, sendo responsável pelo gerenciamento de grande parte dos sinais que são emitidos no curso de uma transação social.

Se a avaliação dos taxistas ocorre a partir da observação de sinais que indiquem ou não a presença das propriedades da confiança, a emissão deste ou daquele sinal, por parte do passageiro, é ponto fundamental para o resultado de tal avaliação. Assim, podemos pensar que a maneira como um passageiro aborda o taxista (local, horário, seus trajés, gestos utilizados para chamar o taxista, maneira de falar etc) interfere fundamentalmente na interpretação de quais são suas intenções.

Como já foi trabalhado ao longo desta dissertação, os taxistas não acessam diretamente as intenções dos seus possíveis clientes. Somente podem sondar, através de sinais, a confiabilidade do indivíduo para uma relação taxista-passageiro (GAMBETTA & HAMILL, 2005) Os bons passageiros, então, estão sempre no dilema de conseguir ou não transmitir indicativos de suas boas intenções, estejam conscientes disto ou não. Não raro, ouvimos depoimentos de pessoas que dizem ter tido insucesso para pegar uma corrida num determinado contexto. É muito comum, em populações de bairros estigmatizados, a queixa de que taxistas não param para passageiros.

Roberto: (...) Muitas vezes quando eu venho, o caba fica reclamando: "O caba não me pegou, coisa e tal", aí eu vou, eu pego e vou explicar: "Olhe, sabe por

que ele não te pegou?" Aí "Não, mas..." E eu digo assim: "Óa, e o bandido, ele quando ele tá no carro, ele diz que é bandido ou ele tem na testa assim dizendo, tem um letreiro na testa dizendo 'eu sou bandido'?" Aí começo com todos os exemplos que aconteceu de assalto, com mulher, tudinho, aí eles "Aaaah, é mesmo." Se ponha no lugar da gente, entendeu?

Esta fala mostra ainda como a fraca relação entre os sinais exibidos por um indivíduo, e sua confiabilidade como passageiro é problematizada pelos taxistas, que se vêem diante da necessidade de julgar desconhecidos como confiáveis ou não a partir de informações que não eliminam a incerteza da avaliação. Assim como é possível enganar-se e negar o serviço a um bom passageiro, também ocorre de um taxista aceitar uma corrida, após a identificação de sinais de confiabilidade, e ser surpreendido por um ataque. É o caso dos mímicos, maus passageiros que gerenciam impressões, emitindo sinais de confiabilidade na tentativa de ludibriar o taxista. Roberto contou que um dos assaltos que lhe causaram surpresa ocorreu após pegar dois passageiros bem vestidos que deram com a mão nas proximidades de uma conhecida pizzaria (local considerado seguro), entraram no táxi e disseram que iam para o centro do Recife. A postura assumida por esses passageiros, conversando com o taxista, brincando com ele e entre si, fez com que Roberto se sentisse seguro e aceitasse uma mudança no itinerário para pegar algo “na casa de uma tia”.

Roberto: Aí disse que ia pra o Recife antigo e tal, pra uma festa Sexta Negra tal. Chegou a ter que passar na casa da tia dele, no (bairro) Fundão, mesmo. Aí fui, entrei, uma vila cheia de gente assim olhando, entrei fiquei esperando, dei a volta no carro, demorou, demorou, demorou, quando pensei que não o cara desceu com doze na mão. (...) Aí arrancaram o som do carro, levaram meu celular, carteira...

Podemos ver que há uma espécie de jogo, no qual o mímico pode ser mais ou menos hábil para ludibriar o taxista, emitindo os sinais de confiabilidade, ao passo que o taxista pode desenvolver diferentes técnicas e mecanismos para identificar sinais de confiabilidade e avaliar o quão verdadeiros são.

3.10 NEGAR E ENCERRAR CORRIDAS – DILEMAS NA PRODUÇÃO DE SEGURANÇA

Para os taxistas, sondar e selecionar passageiro é uma necessidade e a experiência pessoal e de grupo lhes mostra isso. Seria um equívoco não realizar seleção, não realizar julgamentos. Porém, a seleção não se dá sem conflitos. Os taxistas sabem que, por lei, não

podem negar passageiros e, ao fazê-lo, escutam reclamações dos que foram negados e correm o risco de uma repreensão. A seleção é tão necessária e, ao mesmo tempo, tão constrangedora que, muitas vezes, o taxista, mesmo detectando sinais negativos no passageiro, acaba não conseguindo negar a corrida. Quando está com o carro em movimento e passa direto, o taxista fica pouco constrangido, mas, na medida em que ele para o carro e conversa com o passageiro para sondá-lo, negar a corrida torna-se mais constrangedor porque é preciso dizer “na cara” que não vai levar e isso pode ser tomado como uma ofensa pessoal. Some-se, portanto, ao constrangimento, o risco de um passageiro ofendido iniciar uma discussão. Delicado também é o caso em que o passageiro já aborda o taxista entrando no carro. Para todos esses casos, os taxistas costumam lançar mão de justificativas como “estou esperando uma pessoa”, “estou indo na direção contrária”, ou mesmo “estou de folga”.

A situação torna-se ainda mais complicada quando a decisão de abrir mão da corrida ocorre depois que a viagem já foi iniciada. Embora não seja comum, isso ocorre em situações nas quais os taxistas sentem, seguramente, que algo errado está para acontecer e, mesmo diante de todos os custos, de todos os constrangimentos de encerrar uma corrida pela metade, preferem dar a situação por encerrada.

Daniel: (...) aí quando chegou na entrada de Jardim Brasil I, muito escuro, aí eu me lembrei que teve um colega que foi assaltado lá em Jardim Brasil I e eu disse que não entrava e ainda até parei, puxei o carro, acho que andei uns três metros e disse que realmente não dava, que o coração pediu pra eu não entrar (...) Disse assim mesmo pra eles, eu disse "olhe, mano, tua corrida terminou aqui", ele disse "por quê?", aí eu "rapaz, né por nada não, mas o coração tá dizendo que tua corrida terminou aqui", aí ele disse “mas rapaz eu peguei o táxi!", inclusive a menina disse "eu pego um táxi pra ir até a porta da minha casa e você diz que não vai entrar", aí eu disse "é, realmente eu não vou entrar não, porque tua corrida terminou aqui", aí ele disse “mas tu não tem nenhum amigo não que tu possa ligar pra ele e vim apanhar a gente?", aí eu disse” tem não colega, tem não que nem celular eu tenho e a corrida de vocês terminou aqui nesse exato momento! Tá dando 12 reais e vocês vão me dar 10 reais por causa do transtorno". Aí ele foi, desceu do carro e puxou a carteira, mas eu fiquei com o carro acionado em marcha, porque qualquer coisa eu poderia arrastar o carro. Ele puxou a carteira e me deu 20 reais, eu passei o troco de 10 e voltei, e ele ficou reclamando por conta de eu não ter deixado

A depender da situação, para garantir a própria segurança, quando informar o encerramento abrupto da viagem é necessário também elaborar estratégias e, na maior parte das vezes, ser educado é fundamental:

Roberto: É. Ou então, no caso no outro carro, tinha um botãozinho que eu conseguia desligar o combustível, eu corto o combustível. Vou chegando perto de uma viatura, corto combustível. Aí o caba "que que é?" "o carro quebrou, bicho." "na, na, na, né fogo? que que houve?" e vou lá ver o negócio e digo "ah, tem jeito não", aí a viatura tá lá ligada, eu não posso chamar a polícia, mas se tu realmente era um bandido, tu vai pagar minha corrida, não vai me assaltar e vai pagar minha corrida, que eu tô junto da viatura.

Pedro: Aí eu já sei que tem alguma coisa errada, aí eu já quebro o carro no posto, desligo o carro e digo que não pega, tá entendendo...

O que os taxistas demonstram em suas falas é que a avaliação dos passageiros é importante, mas é um problema para eles; há uma sensação de estar fazendo algo errado ao negar ou dispensar um cliente, pois eles sabem que, de qualquer maneira, trata-se de um pré-julgamento.

Daniel: Eu acho que eu fiz o certo (em parar a corrida). Não é o correto não, mas quando o coração pede você tem que obedecer, né?

Albérico: Aí, quer dizer, eu desconfiei e vi que não ia dar pra mim, né? Nesse caso eu acertei. Agora, se fossem cinco rapazes decentes...

De qualquer maneira, essas histórias são sempre finalizadas com a sensação de que, embora desagradáveis, esses procedimentos são necessários para a manutenção da própria segurança. Todas essas estratégias e os critérios utilizados para avaliar sua utilização não aparecem de maneira claramente organizada nas falas, mas são um elemento em comum entre todos os taxistas entrevistados, o que mostra que há uma percepção de que os riscos a que estão expostos e o gerenciamento destes são de sua responsabilidade. Essa afirmação parece simples, mas ela é fundamental porque reforça a ideia de risco e a possibilidade de seu controle, conforme concepção de Luhmann (2000).

Esse gerenciamento de riscos e a própria percepção de que é possível fazê-lo não se dá de maneira homogênea entre todos os taxistas. Gambetta e Hamill (2005) apontam para a probabilidade de que haja um desenvolvimento dessas habilidades de avaliação de passageiros ao longo da profissão, mas não desenvolvem a questão. Interessado em compreender melhor como esse desenvolvimento pode ocorrer na prática, busquei informações a partir das histórias contadas pelos taxistas para pensar os processos de aprendizagem, assunto a ser tratado no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS RACIONAIS E PROCESSOS DE APRENDIZAGEM

As estratégias relacionadas no capítulo 3 não são formalmente ensinadas aos taxistas de Recife. Não há um corpo organizado de informações a respeito do exercício prático da profissão que oriente esses profissionais sobre como agir em situações de risco ou que alerte sobre a vulnerabilidade a que estão expostos. Em outros contextos, porém, a percepção de riscos e de sinais indicadores de confiabilidade pode ser induzida através de treinamentos, da identificação de padrões de ataque e repasse dessas informações aos taxistas. Em países como Austrália, Estados Unidos e Canadá e, de uma maneira mais ampla, na União Européia, a preocupação com a segurança dos taxistas resultou na elaboração de manuais de segurança a eles direcionados.

Nesses países, o debate acerca da violência no trabalho e o reconhecimento de suas diversas modalidades apontam para uma compreensão mais clara de que boa parte das práticas de violência pode ser evitada, primeiro, a partir de estudos que busquem identificar os padrões pelos quais ocorrem e, segundo, pela divisão de responsabilidades, o que indica a necessidade de intervenção do Estado e de outras instituições, seja na aplicação de leis que visem melhorar a segurança de categorias ocupacionais especialmente vulneráveis, seja pelo investimento em estudos sobre vitimização e elaboração de manuais que sirvam de orientação quanto à forma de identificação de situações de risco e tipos de comportamento que aumentam a vulnerabilidade.

No Brasil e especificamente em Recife, a segurança dos taxistas não é alvo costumeiro de iniciativas institucionais (prefeitura ou sindicato), ficando sob a responsabilidade de cada indivíduo a produção de sua própria segurança. Nas entrevistas, os taxistas foram enfáticos ao afirmar nunca ter recebido nenhum tipo de orientação ou treinamento direcionados à sua segurança. É através da experiência cotidiana e do contato com os companheiros de profissão, que os taxistas compartilham experiências e desenvolvem as estratégias discutidas no capítulo 3.

Tendo isso em vista, procuro, neste capítulo, analisar as semelhanças entre aquilo que é indicado nos manuais estrangeiros de segurança para os taxistas e o que os profissionais de Recife aplicam, sem acesso a manuais. Em seguida, analiso as indicações de como essa aprendizagem parece ocorrer na prática e discuto a relação entre as indicações gerais de risco e as avaliações feitas a cada situação.

4.1 ESTRATÉGIAS DE PROTEÇÃO: RACIONALIDADES COTIDIANAS

Em Recife, os únicos treinamentos oferecidos para taxistas, tanto pela prefeitura quanto pelo sindicato, são voltados para a melhoria do atendimento ao público e cursos de língua estrangeira. Deste modo, a avaliação dos riscos e a montagem de estratégias de auto-proteção são construídas a partir das experiências vividas individualmente e compartilhadas em grupo. Em todas as entrevistas, houve certa dificuldade por parte dos taxistas para falar sobre essas estratégias e reconhecê-las como tal. Referindo-se aos seus modos de operar, é comum que mencionem grande parte das estratégias como soluções pessoais, elaboradas e aplicadas individualmente.

Quando perguntados se havia algum mecanismo de auto-proteção para reconhecer situações de risco e evitar maus passageiros, eles, em geral, começavam dizendo que não, porque “não tá escrito na testa quem é bandido” e, portanto, não haveria como saber quem é quem e selecionar dessa maneira. Isso aconteceu de maneira mais evidente com Albérico:

Gilberto: Certo (pausa) O que tu acha que o taxista deve fazer pra se manter seguro, pra se manter mais... Evitar realmente assalto?

Albérico: Ah! Não tem não, tá na rua tá sujeito a tudo.

Porém, com alguma insistência, começavam a aparecer, nas falas, estratégias para buscar informações, bem como características observadas nos passageiros e lugares. Albérico apontou, justamente, o aprendizado da auto-proteção como diferença entre novatos e veteranos:

Albérico: Oa, o motorista novo, principiante pega todo tipo de corrida, não desconfia de nenhuma, a diferença é essa.

Gilberto: Tu demorou quanto tempo pra começar, tu acha que demora quanto tempo, pra o cara começar a se orientar?

Albérico: Rapaz, não é muito tempo não, visse? Não é muito tempo não, é coisa rápida, é só um pouquinho de prática mesmo.

Gilberto: Mas, tu acha que o cara aprende isso mais como, o taxista, qual a forma melhor de aprender?

Albérico: Trabalhando, todo dia ta na rua, quanto mais tá na rua, mais prática aprende.

Nesse sentido, foi perceptível que colocar os taxistas para refletir acerca das suas estratégias de enfrentamento do risco permitiu que, no decorrer da entrevistas, esses aspectos,

muitas vezes não refletidos, pudessem ser analisados e alguns critérios pudessem ser identificados por eles mesmos. É importante lembrar que a entrevista, como instrumento de coleta de dados, não possui neutralidade e, portanto, interfere nos entrevistados como qualquer outro tipo de interação social. Assim, no decurso das entrevistas, com os taxistas mais mobilizados, repeti as mesmas perguntas iniciais que passavam a ser respondidas com mais detalhes. Recordando casos concretos de violência sofrida ou evitada, eles começaram a apontar alguns critérios de avaliação de passageiros e situações.

Referenciando-me no exemplo de Gambetta e Hamill (2005), em seu estudo sobre taxistas de Belfast e Nova Iorque, procurei compilar os elementos norteadores das ações dos taxistas de Recife de uma maneira organizada (propriedades, sinais e estratégias). Ao fazê-lo, pude perceber que as estratégias destes profissionais, aprendidas e/ou criadas na vivência da profissão, apresentam muitos pontos em comum com o que é indicado nos manuais estrangeiros de segurança produzidos para taxistas.

4.1.1 Estratégias de precaução

Para que os taxistas tornem-se alvos menos atraentes aos olhos dos assaltantes, as principais recomendações dos manuais são evitar o uso de jóias e correntes, fazer depósitos regulares de dinheiro a cada turno, de forma a manter pequenas quantias no táxi, adotar sistemas de pagamento eletrônico e nunca mostrar que está com bastante dinheiro (VICTORIAN TAXI DIRECTORATE, 2007:6; MAYHEW, 2000b:3)

Carregue o mínimo dinheiro possível. Se seu cliente lhe oferecer uma nota alta (\$50, \$100), diga que vai parar em um mercado ou loja para trocá-la por notas menores. NÃO lhes mostre que você tem dinheiro para trocá-la. Nunca diga aos clientes que você teve um bom turno (...) Não permita que os clientes saibam que seu turno está quase no fim. Eles podem imaginar que você está carregando muito dinheiro (NOVA SCOTIA, s/d: 3).

Essa estratégia de precaução foi demonstrada pelos entrevistados, que comentaram que o taxista sempre tem “pelo menos um trocado”, podendo ser sempre um alvo. Assim, quando conversam com os passageiros, procuram dizer que estão na primeira ou segunda corrida, de forma a demonstrar que estão com pouco dinheiro. Foi também com a precaução de não colocar todo o dinheiro em um só lugar que, ao ser assaltado, Albérico livrou-se de um prejuízo maior:

Gilberto: Ele, ele levou o que teu?

Albérico: Ele levou um celular velho, (pausa) eee! Quando trabalho à noite eu coloco, notas pequenas aqui no bolso da camisa, né? Ele levou mais ou menos dezoito reais em nota de dois reais, fazendo até volume. E o dinheiro grosso, eu coloco geralmente ou dentro do carro, em alguns lugares, ou então no meu bolso, da calça de trás. Ai no caso, estava mais ou menos 150 reais, no bolso de trás né? Ai ele levou só o celular velho e dezoito reais.

Outra precaução recomendada nos manuais é dificultar a abordagem de agressores ficando alerta sobre o que se passa ao redor, tanto parado quanto dirigindo. Isso pode evitar que o taxista seja pego despreparado por alguém que apareça de surpresa. Se for esperar no carro, o manual australiano indica que as portas estejam sempre travadas e os vidros fechados:

Enquanto esperam na fila ou no ponto, os motoristas devem sempre manter todas as portas trancadas para evitar ataques-surpresa. Esta estratégia é particularmente importante à noite ou se a atenção do taxista estiver distraída em uma leitura enquanto espera um passageiro (MAYHEW, 2000b:2).

Essa indicação de “não dormir no ponto” é considerada secundária por Marcelo, segundo quem o ponto é seguro porque há vários taxistas e conhecidos, de maneira que a chance de alguém fazer um ataque torna-se pequena. Para Pedro, no entanto, um taxista distraído pode ser surpreendido por um mau passageiro “que já vem abrindo a porta do carro”, impossibilitando que o motorista realize a avaliação sobre levá-lo ou não:

Pedro: vou dar um exemplo de como taxista identifica o passageiro na rua e elimina riscos: um lobo quando ele vai atacar a presa, uma manada de alce, por exemplo, ele faz o que? ele passa um bom tempo olhando qual o alce que tá doente, que tá em risco, que tá mancando, isso ele tem que fazer rápido, né? Se não o alce vai embora. Pronto, o taxista tem que ser um pouco de lobo nessa hora, ele tem que, em poucos segundos, colocar o olho no cliente e detectar, eliminar vários riscos, tá entendendo? É um pouco disso (...) é a mesma coisa é o bandido, ele vai usar esse mesmo lado do lobo, ele vai querer o taxista que tá mais fácil de pegar, tá entendendo? Eu tô aqui dormindo, o cara vem ali andando pega meu carro. Se eu tivesse olhando pra ele, ligado, em pé no carro, prestando atenção nele, eu garanto que os riscos seria menos dele me pegar pra me roubar.

Surgiu também nas entrevistas a existência de uma ponderação quanto ao que se tem a perder no momento de avaliar os riscos. Assim, o taxista pode estar mais ou menos disposto a pegar um passageiro arriscado a depender da quantidade de dinheiro ou pertences que tenha consigo no momento:

Marcelo: A única diferença, a gente pega quando a gente não tem nada pra levar. Quando a gente não tem quase nada pra ele levar, a gente pega, arrisca. Se a gente tiver com um dinheiro bem abaixo de 50 reais, a gente sempre arrisca, entendeu?

4.1.2 Gerenciamento de impressões e monitoramento do passageiro

Como forma de avaliar o passageiro e, ao mesmo tempo, mostrar que está atento a ele, ressalta-se a importância do cumprimento inicial e a manutenção de contato visual, tanto quando o cliente está entrando no táxi quanto durante a corrida, através do espelho retrovisor interno que, de preferência, deve ser redondo, possibilitando a visualização de toda a área traseira do carro.

Faça contato visual com cada cliente que entrar no seu veículo. Isso manda uma mensagem simples, mas poderosa para eles – “Eu vejo você, você me vê, eu posso identificá-lo se precisar” (NOVA SCOTIA, s/d:2)

A avaliação do passageiro é referida por Mayhew (2000b:3) com a afirmação de que, com a experiência das ruas, um taxista pode identificar sinais de que é um passageiro de alto risco, sendo possível negar-se a pegá-los, bem como negar-se a pegar pessoas em locais arriscados, como alguns subúrbios e bares, prédios abandonados e becos. Esses manuais apontam, a partir do padrão de recorrência, algumas propriedades dos passageiros com as quais os taxistas devem tomar cuidado: jovens, pessoas que acenam para o táxi nas ruas e passageiros embriagados ou entorpecidos. Também são apontados como fatores de risco a serem considerados os finais de semana, a madrugada (entre 24h e 4h da manhã), a ausência de segurança no local de início ou término da corrida e a imprecisão do cliente ao dizer onde quer ser levado (MAYHEW, 2000a:5).

O interessante a perceber nesse caso é que uma das consequências da percepção de que o trabalho do taxista o torna vulnerável é que, nos países cujos manuais foram estudados, a negação de corridas é considerada um direito. Mais ainda, é recomendado que isso seja feito sempre que uma corrida parecer arriscada (MAYHEW, 2000b:3; VICTORIAN TAXI DIRECTORATE, 2007:4; WORK PLACESAFETY, s/d). No manual de segurança de Nova Scotia/Canadá (s/d:4), indica-se, ainda, que, nos casos em que o taxista avalie ser necessário encerrar uma corrida no meio, isso seja feito em locais públicos e iluminados, para reduzir as chances de uma agressão por parte do passageiro.

O fato em questão é que, como motorista, você detém o controle e, portanto, ao sair em busca de uma corrida você tem o direito de recusar-se a pegar qualquer passageiro se sentir que o comportamento ou conduta podem lhe causar problemas (WORK PLACE SAFETY, s/d).

Em Recife, esse direito não é reconhecido pela lei municipal que estabelece regras para os serviços de táxi¹. No entanto, na prática, os taxistas de Recife sabem que é preciso dispensar certos passageiros ou abortar corridas já iniciadas quando percebem que algo errado pode acontecer, caso prossigam. É quando um ou mais dos sinais de ausência de confiabilidade são emitidos por um passageiro que os taxistas têm dúvida e passam a avaliar. Se o resultado da avaliação for de ausência de confiabilidade, o taxista cisma e nega o passageiro. Isso também pode ocorrer durante a viagem, levando o taxista a encerrá-la.

Ainda em relação à negação de corridas, Mayhew (2000b:3) pondera que, embora seja recomendado negar corridas arriscadas, os taxistas que estão com ganhos baixos podem ficar tentados a aceitar passageiros suspeitos e trabalhar em locais arriscados. Essa dificuldade foi referida muitas vezes nas entrevistas, especialmente em relação aos taxistas auxiliares que, além da própria renda, precisam faturar diariamente o valor do aluguel do táxi. Daniel foi um dos que associou diretamente dificuldades financeiras e maior chance de assumir riscos:

Daniel: é, uma profissão muito perigosa (...) Assim... tem a do policial que é perigosa também, né, que tá combatendo a bandidagem... tem a do taxista que é vulnerável, ele é vulnerável, ele geralmente apanha qualquer tipo de passageiro, mas não todos, mas, alguns pega qualquer passageiro que der com a mão ele tá parando e apanhando e é onde eu acho o erro, porque ele vê só o dinheiro... Eu não sei qual é a necessidade dele também obriga a fazer isso, né? No meu caso não, no meu caso eu sou uma pessoa organizada, eu procuro me organizar pra não tar entrando em desespero, apanhando todo tipo de gente...

A postura do taxista diante de um passageiro, recomendam os manuais, deve ser sempre calma, de não alterar o tom de voz nem o tratamento respeitosos, seja em caso de passageiros mal educados ou agressivos, seja no caso de um assalto. Se a agressão sofrida for

¹ “Os táxis do Município do Recife deverão estar sempre à disposição do público usuário, não podendo os condutores auxiliares ou permissionários recusarem-se à prestação de serviços nas condições previstas na legislação pertinente” (RECIFE, Lei 17.537/09, Capítulo IV, Art. 10).

um calote, enfatiza-se que o taxista nunca deve descer do veículo para ir atrás do cliente que saiu sem pagar, pois, ao sair do carro, o taxista pode aumentar o prejuízo, sofrendo um assalto ou mesmo roubo do carro (MAYHEW, 2000b:3; Nova Scotia/Canadá (s/d:5-6); VICTORIAN TAXI DIRECTORATE, 2007:4,5,7).

4.1.3 Aparatos tecnológicos de segurança

O uso de aparatos tecnológicos foi ponto comum nos quatro manuais analisados. Recomenda-se, primeiramente, a utilização intensa de rádio. Estabelecer um procedimento padrão de sempre falar na rádio, avisando aonde está indo e com quantas pessoas, é uma forma interessante de intimidar maus passageiros, já que aumentam as chances de serem pegos. Nesse momento, se houver leitura de risco, o taxista pode aproveitar o procedimento para falar códigos de alerta. Botões de emergência, luzes sinalizadoras de perigo para piscar na parte externa do carro teriam função semelhante. O GPS aparece como forma mais eficaz por fornecer a localização exata do carro, retirando a necessidade de o taxista informar e, ao mesmo tempo, possibilitando o rastreamento do veículo em caso de roubo. Por outro lado, esta ferramenta é vista como inconveniente por taxistas que trabalham para empresas, pois aumenta a fiscalização sobre eles.

Outra recomendação polêmica que em alguns locais tornou-se lei é a instalação de divisórias entre os bancos da frente e de trás do carro. Estima-se que, após sua instalação, tenha havido uma ausência de homicídios e queda de 70% nos assaltos em Boston, de 56% em Baltimore e redução de 70% nos roubos em Nova York. Por outro lado, as divisórias reduzem a circulação de ar, geram desconforto para o taxista e para os clientes, reduzem a comunicação entre eles (e as gorjetas), além de aumentar os danos sofridos pelo passageiro em caso de uma colisão (MAYHEW, 2000b:2; STONE & STEVENS, 1999; WORK PLACE SAFETY, s/d, SMITH, 2005:5, 22). Uma alternativa às divisórias é a instalação de escudos protetores atrás do banco do motorista. Isso impede a colocação de armas por trás da cabeça do motorista e dificulta que se faça pela lateral ou que se cometa estrangulamento (NOVA SCOTIA, s/d:7).

Em Recife os táxis não possuem divisórias entre os bancos da frente e de trás, mas uma maneira comum de “ficar de olho”, quando se pega um passageiro homem, é convidá-lo a sentar-se no banco da frente. Marcelo contou, ainda, que é comum deixar o encosto do banco reto, pois ao sentar dessa maneira, o passageiro que carregar algo na cintura vai ter o objeto comprimido ao corpo e incomodar-se rapidamente. Se acontecer, o próximo passo é

acender a luz interna do carro, como forma de intimidação e de facilitar que as pessoas na rua vejam o que se passa lá dentro.

Marcelo: Se for homem, geralmente a gente, o banco de lá, geralmente à noite, a gente deixa ele bem reto, entendeu? Geralmente reclama. A gente deixa ele bem reto. E se tiver com alguma coisa, ele sentado no banco bem reto, vai incomodar ele, entendeu? Aí ele vai, levanta um pouquinho e inclina o banco. Aí a gente já sai com ele com a luz do salão ligado, vai embora, se ele pedir pra apagar, você "ó, eu não posso não porque...", inventa qualquer coisa, né? De empresa, "a empresa quer saber se eu tô mesmo na rua, tal, já levei uma suspensão", entendeu? A gente sempre inventa que tem que andar aceso. Se ele pedir pra apagar, pode encostar.

Nos casos em que não haja divisórias ou escudos, é enfatizado que o taxista evite que o passageiro sente atrás dele, podendo alegar ser esta proibição uma política da empresa (MAYHEW, 2000b:2; NOVA SCOTIA, s/d:5). Essa é uma preocupação corrente entre os taxistas de Recife, já que há muitos relatos de ataques vindos de passageiros sentados atrás do taxista, pois é desse lugar que se torna possível render o motorista por estrangulamento - o que eles chamam "dar um gogó".

Daniel: tem que ir um na frente e outro atrás, no meu banco, eu não quero que ninguém vá atrás do meu banco.

O aparato tecnológico mais recomendado é a instalação de câmeras dentro dos carros, de forma a intimidar a ação de agressores e possibilitar sua identificação caso a agressão se concretize. A responsabilidade pela instalação dessas ferramentas é colocada sobre os empregadores, mas reconhece-se que há uma dificuldade por parte dos taxistas em cobrá-las, pois os custos são altos e podem sofrer repreensões.

Enquanto o compromisso com a redução de riscos é amplamente difundido, os custos parecem reforçar a relutância em reduzir os riscos na indústria do táxi. Assim, a introdução de tecnologias preventivas caras não parece passível de difusão sem subsídios financeiros (MAYHEW, 2000b:5).

Embora seja dada muita ênfase à utilização de ferramentas tecnológicas, a importância de ações individuais é ressaltada nessas dicas, com afirmações de que cabe ao taxista negar os passageiros que ele sinta que podem causar problemas, ser educado para evitar confusões, evitar reagir em casos de assalto e não sair do taxi caso algo errado ocorra (como um

passageiro sair sem pagar), cabendo, ainda, ao taxista decidir em que locais e horários do dia ou da noite trabalhará (WORK PLACE SAFETY, S/D).

4.1.4 Auto-proteção e racionalidade

A semelhança entre as estratégias dos taxistas recifenses e as indicações feitas aos australianos mostra que, independentemente de ser ou não tratada como assunto oficial, a violência é alvo de preocupação por parte dos entrevistados desta pesquisa e eles têm, em graus diferenciados, consciência do fato de que suas atitudes interferem na maior ou menor probabilidade de serem vitimizados.

As estratégias dos taxistas de Recife, desenvolvidas através de experiência e troca de informações, assemelham-se em muitos pontos às indicações dos manuais de segurança elaborados com base em pesquisas acadêmicas. O principal ponto que diferencia essas duas maneiras de delinear linhas de ação é que os manuais, aplicando racionalidades científicas que não fazem parte dos modos de pensar cotidianos, apresentam essas estratégias de maneira organizada e as relacionam mais claramente aos fatores que tornam o taxista vulnerável.

A criação desses padrões de ação parece estar guiada por racionalidades do tipo “comparação” (em que situações fui agredido? O que elas têm em comum entre si e com os relatos que ouvi? Que tipo de pessoas, lugares e procedimentos estiveram presentes nessas situações de agressão?), “busca de sentidos” (o que certas propriedades de um indivíduo representam para o meu trabalho e que sinais emitidos pelos indivíduos estão relacionados a tais propriedades?), “regras de procedimento” (o que é permitido fazer para sondar um passageiro, como proceder para negar ou encerrar uma corrida? Como monitorar o comportamento dos passageiros?) (GARFINKEL, 2006)

A maneira como esses elementos práticos serão aproveitados depende das habilidades cognitivas de cada taxista (as anteriores ao taxiar e também as que são desenvolvidas na profissão)².

Diante da percepção desses padrões e da racionalidade contida em sua delimitação, surge uma segunda questão: até que ponto a ação dos taxistas é rotinizada, fruto de padrões? Um bom indicativo de que existem propriedades estáveis nas atividades da vida cotidiana, é o fato de que estes são padrões perceptíveis tanto pelos taxistas, como pelos maus passageiros,

² Gambetta e Hamill (2005:187) observam que não é fácil saber ao certo o quanto essas habilidades são desenvolvidas na profissão ou se o aparecimento de habilidades mais desenvolvidas em taxistas antigos pode ser resultado de uma espécie de seleção natural, pela qual, só durariam na profissão, os taxistas capazes de proteger-se, e portanto, de sentirem-se seguros.

que também os apreendem e, para ludibriar o taxista, procuram, ao máximo, adequar-se ao perfil esperado daquele que seria um bom passageiro.

Dessa maneira, por mais que seja importante e possa ajudar a um taxista a conhecer os riscos da profissão, ficar atento a eles e aprender certos padrões de como agir e de como avaliar corridas e passageiros, o acesso a manuais e treinamentos não é o suficiente para que um taxista tome decisões na prática, porque o conhecimento necessário para cada avaliação precisa ser acessado e avaliado a cada situação.

Além disso, é preciso lembrar que os taxistas têm interesse em levar passageiros, em assumir os riscos, pois é fazendo isso que podem ter o benefício associado a cada interação. Isso faz com que suas decisões sofram duas pressões díspares: produzir segurança (evitar corridas arriscadas) e produzir renda (fazer corridas) (GAMBETTA & HAMILL, 2005). Dessa maneira, fica claro que não é possível negar todos os passageiros com propriedades arriscadas ou recusar-se a passar por locais considerados perigosos, tornando-se necessário desenvolver a capacidade de flexibilizar esses padrões de ação a partir de cada situação real, levando em consideração que:

1- O estabelecimento de quais são as propriedades relevantes depende do contexto em que se atua. Categorizar de maneira genérica que mulheres são mais confiáveis que homens e que um grupo apresenta mais risco para um taxista que uma pessoa sozinha não é o suficiente para tomar uma decisão. Isso ficou claro ao longo das entrevistas, quando tentei apresentar alguns tipos de passageiros para observar como, respondendo sobre cada tipo, os taxistas poderiam criar uma espécie de escala de confiabilidade prévia³. Todos os taxistas responderam a essas questões de maneira reticente ou, após respondê-las, adiantaram-se em relativizar a categorização com exemplos de situações específicas. Tipos gerais são insuficientes para a avaliação dos taxistas porque negar todos os passageiros de um tipo geral considerado arriscado, provavelmente, fará o taxista terminar o dia no prejuízo e, por outro lado, tomar um passageiro como confiável muito rápido pode fazer o taxista ser enganado, como ocorre no caso dos mímicos.

Albérico: É, hoje em dia não tem mais essa coisa de mal vestido, bem vestido de... de... de essas coisas não, algum tempo atrás você observava, hoje em dia tá muito difícil de desconfiar, se for assim, desconfia de todo mundo.

³ Mais uma vez é possível remeter à crítica de Garfinkel (2006) à teorização abstrata, equívoco que teria sido cometido neste trabalho se o plano de elaborar um gradiente de confiabilidade a partir dos perfis dos passageiros tivesse sido levado adiante, sem referência aos diferentes contextos.

2 - Os sinais que indicam a presença ou ausência das propriedades são emitidos por indivíduos e, portanto, não aparecem de forma clara e podem ser imitados. Surge daí, como aparece nas entrevistas com os taxistas, a necessidade de conversar com o passageiro, sondá-lo em busca de informações, sinais considerados mais seguros para a avaliação. Assim, tanto um aparente mau passageiro quanto um aparente bom passageiro podem ser reavaliados a partir da observação de sinais que se considera difíceis de imitar, como olhar, postura segura e certeza quanto ao destino desejado.

3- Assim como as propriedades, os sinais também precisam ser contextualizados, ou podem levar a erros de avaliação. Suar nem sempre é nervosismo, pode ser distonia; não olhar nos olhos nem sempre é má intenção, pode ser timidez; ser expansivo nem sempre é ser simpático, pode ser tentativa de distrair o outro. É assim que se torna clara a frase de um taxista com quem conversei na fase exploratória e afirmou que, para saber quem é quem na hora de aceitar um passageiro “a gente tem que ser um pouco psicólogo”. Mais que um observador de pessoas capaz de identificar sinais, o taxista precisa ser capaz de perceber o que esses sinais significam na situação. O desenvolvimento dessa habilidade avaliativa foi posteriormente comentado pelo taxista Marcelo com a mesma metáfora que me chamou atenção anteriormente:

Gilberto: E quais são as atitudes que um taxista deve ter pra se manter seguro?

Marcelo: As atitudes... Experiência, em primeiro lugar.

Gilberto: Experiência, é? Por que?

Marcelo: Experiência, assim, no convívio da sociedade, né? Você sabe quem é quem. Um taxista é um psicanalista urbano, né?

Gilberto: Ah, é?

Marcelo: É. Você sabe quem é quem. A pessoa começou a se expressar, você começou a perguntar coisas pra ele, a gente percebeu que ele não tá mentindo, beleza.

A complexidade resultante do caráter incerto das avaliações cria para o taxista a necessidade de desenvolver uma habilidade avaliativa que lhe possibilite observar, caso a caso, os sinais de confiabilidade emitidos por um passageiro. Essas avaliações parecem envolver outro conjunto de racionalidades cotidianas: estratégia, análise de alternativas, preocupação com o tempo, escolha, fundamentos da escolha.

Ao falar sobre seus modos de proceder, os entrevistados apontaram critérios como sexo, roupas, lugares e quantidade de pessoas como elementos que guiam as avaliações de todos os taxistas, enquanto os critérios que lhes pareciam menos claros (jeito, olhar, postura, “luz”) foram apontados como particularidades suas, como fruto de um processo subjetivo de sentir, intuir que algo errado pode ou vai acontecer.

O fato de os taxistas não perceberem de forma clara todos os elementos envolvidos em suas decisões não significa que não haja racionalidade nesse processo seletivo, que se baseia na leitura de informações que são disponibilizadas durante a interação. O que estou tentando descaracterizar é a visão de um processo sobrenatural, transcendental, e argumentar que a habilidade avaliativa (sensibilidade, intuição, talento) pode ser mais ou menos desenvolvida em um indivíduo, estando seu desenvolvimento relacionado à experiência em contextos específicos.

Tomar decisões em situações práticas, nas quais há pouco tempo pra fazer avaliações, não permite que o tomador de decisão exerça uma reflexão exaustiva acerca da interação que se desenrola. No caso dos taxistas, essas condições de tempo são exíguas e não é à toa que muitos utilizam estratégias para ganhar tempo hábil de contato com o passageiro antes de aceitar a corrida. Há, nesse caso, uma clara demonstração do desejo e da necessidade de angariar informações para avaliar o passageiro, o que pode demonstrar a centralidade do conhecimento nesse processo nesse tipo de interação.

4.2 APRENDIZAGEM

4.2.1 Coisa de principiante

Uma questão que chamou a atenção nas entrevistas foi a maneira como os taxistas apontavam como haviam aprendido os macetes da profissão e como os taxistas recém ingressos na profissão eram vistos por seus colegas mais experientes. Nas entrevistas, os novatos sempre eram apontados pelos taxistas como ingênuos, como aqueles que não fazem distinção entre os bons e maus passageiros, que, nas palavras de Marcelo, “pegam até cachorro. O cachorro dá com a mão, ele pega”.

Hardin (2002,13,61-62,68) aponta a existência, em certos jogos de confiança, de dois tipos de jogadores inexperientes e visões gerais de mundo: otimistas e pessimistas – posturas relacionada às experiências anteriores que não dizem respeito àquele novo tipo de jogo. De acordo com a abordagem de Hardin (ibidem) e Gambetta & Hamill (2005:188), essas posturas

gerais não podem ser chamadas de confiança, pois esta só existe com base em informações específicas (confiança como conhecimento) sobre o indivíduo e situação em que se confia.

Os taxistas novatos costumam iniciar-se na atividade trazendo apenas um conhecimento externo e, portanto, era de esperar que agissem sempre de forma otimista ou pessimista durante um período de tempo, até aprender a avaliar situações e passageiros.

A relação entre pessimismo e otimismo generalizado só ficou clara na entrevista de Marcelo que, perguntado diretamente se havia taxistas que começavam a carreira com medo, em vez de coragem excessiva, explicou o processo pelo qual os novatos costumam passar. Ele contou que, em 9 anos de carreira, percebe sempre os iniciantes com medo de tudo nos primeiros dias, porque as pessoas sempre alertam alguém que quer ser taxista de que é uma profissão perigosa:

Marcelo: Todo novato ele entra na praça com medo, porque a maioria das pessoas, todas as pessoas, até quem não é taxista, diz que taxi é muito perigoso, ele entra tremendo na base (...) Devido aos conselhos de outras pessoas, né? Que ele vai, "ah, rapaz, eu vou pra taxi e vou ter que me virar", aí "rapaz, não vá não, procura outra profissão, procura outra coisa pra fazer, que é muito perigoso".

O pessimismo generalizado, porém, é quebrado após alguns dias de vivência na profissão, em que as corridas dão certo e os outros taxistas também parecem estar tranquilos.

Marcelo: Mas depois que ele começa, 1 dia, 2 dias, ele já pensa que tá sabendo tudo, entendeu? Já pensa que tá sabendo tudo. "Ah, não dá nada não, não vira nada não, ah, é tranquilo, esses assaltos é taxista que se envolve em coisas erradas, tal...", entendeu? Aí...

Gilberto: Então quer dizer que o cara entra com medo, aí logo ele perde e depois...

M - É, logo ele perde.

A partir daí, explicou Marcelo, o novato sente que nada de errado acontecerá e assume o que Hardin (2002:61-62) chama de otimismo generalizado. Como essa fase dura mais que a anterior, é a ela a que os taxistas antigos associam os novatos:

Albérico: Olha, o motorista novo, principiante pega todo tipo de corrida, não desconfia de nenhuma, a diferença é essa.

Pedro: ele pega todo mundo, ele vai na rua quem der a mão ele para, ele trabalha quase que de noite, que quando você tá começando você fica meio que num pique só e um cara que tem muito tempo de táxi ele não aguenta muito, é muito puxado, o trânsito, eu chego seis, sete da noite eu tô quebrado por causa do trânsito, né? No começo, quando eu comecei tinha vez que eu virava a noite, dia e noite no comecinho né, mas depois você vai pegando mais a manha, maleável e fica mais ligado, né?

Outro elemento interessante em relação aos novatos foi a associação feita por Marcelo entre ser novo na profissão e ter sorte, já que os iniciantes não costumam temer, e acabam pegando muitas corridas.

Gilberto: E tu acha que ele leva por que? O que é que acontece com ele? Ele num...

Marcelo: É inexperiência na praça, e quer fazer logo o dinheiro. Tem medo, entendeu, de chegar sem o dinheiro lá na firma que ele tiver. E todo principiante tem sorte, ele acerta, pra onde ele for, ele acerta, ele pega corrida, onde ele for.

Gilberto: O principiante tem isso, é?

Marcelo: É.

Gilberto: Mas tu acha que acontece isso por que?

Marcelo: Num sei, porque ele é menos cauteloso, vai, tá com todo o gás ali, quer pegar tudo...

Gilberto: Aí ele acaba arriscando mais.

Marcelo: É, ele acaba arriscando mais. E muitas das vezes se dá de bem, né? Aí começa o costume "não dá nada não, já peguei pior, já levei pra tal lugar". Aí quando, depois que ele passa por um assalto, como eu passei, aí é que ele começa a já ficar com medo, entendeu? Não adianta ele sair no mesmo dia, às vezes ele sai, mas ele sai com medo, entendeu?

O que isso parece indicar é que para os que já conhecem o jogo da profissão, torna-se difícil aceitar um passageiro com maus sinais e o resultado disso é a perda de corridas que transcorreriam sem problemas, visto que a maior parte dos passageiros não é composta por mímicos. Dessa maneira, depois de ter delineado certos padrões de passageiro suspeito e ver os novatos levando esses tipos e voltando ao ponto sem problemas, Marcelo associa isso a um tipo de sorte de principiante. A questão é que o otimismo generalizado que marca grande parte dos novatos e a falta de conhecimento específico que o habilita a detectar problemas o faz lançar-se em interações, em que muitos taxistas experientes não se lançariam. Segundo Hardin (2002), os indivíduos otimistas têm maiores possibilidades de aceitar e envolver-se em interações sociais. Com o tempo, a primeira experiência negativa coloca o taxista diante dos riscos aos quais está exposto.

4.2.2 Aprender a duvidar

Foi consensual entre os entrevistados que a fase de otimismo dos novatos acaba quando estes sofrem o primeiro assalto ou calote. Para um taxista inexperiente, a detecção de certos sinais indicativos de confiabilidade ou ausência de confiabilidade não é feita porque não há ainda avaliação. É na vivência da profissão, através de suas próprias experiências, do mecanismo de tentativa e erro e pelas experiências partilhadas por outros taxistas que ele aprende a duvidar e, portanto, a necessidade de fazer avaliações. Roberto contou que o seu primeiro assalto ocorreu na Ilha de Juaneiro (Campo Grande) quando, depois de deixar um passageiro, foi aconselhado por este a ir embora sem pegar mais ninguém, mas não seguiu o conselho:

Roberto: Deixei o camarada lá, quando eu voltei...

Gilberto: Foi o que? Tu tava fazendo uma corrida?

Roberto: Vinha fazendo uma corrida pra cá. Aí, eu, logo no começo da carreira, no começo da profissão. Aí o caba disse: "não, entre não, que aqui é perigoso, rapai. Aqui tá bom", o cara disse. Vê como eu era ingênuo! Queria entrar pra ver o lugar, aí o cara disse: "Não, não, tá bom, tá tudo aqui, valeu, vá simhora, pegue ninguém não." Eu digo: "tá". Aí fiz a volta e pensei em ir direto, mas "não, vou voltar pelo mesmo canto que eu vi um bar aberto, pode ser que tenha alguém lá, e meta a mão", aí voltei. Veio saindo dois caras, eu digo "Óa, bem uma corrida", saindo assim de um beco escuro, um fumando, aí, botou o cigarro pra outra mão e puxou foi um PA (...). Se ele não tivesse puxado a arma, eu ia parar pra ele.

Gilberto: Mas ele deu com a mão?

Roberto: Não, não deu com a mão. Eu que achei...

Gilberto: E tu achou que era uma corrida por quê?

Roberto: Porque eles veio saindo, assim, normal... Porque eu tava com o pensamento em corrida.

Gilberto: Tô entendendo. Tava tentando pegar passageiro mesmo?

Roberto: Justamente, entendeu? E quando ele veio saindo, assim. No começo, soldado novo (risos)

É a partir de experiências assim que um novato começa a ter dúvidas sobre as intenções dos passageiros - e a dúvida é o ponto de partida de qualquer avaliação, pois desencadeia o estabelecimento da confiabilidade ou ausência de confiabilidade destes. Contando sobre suas experiências de assalto e calote no início da carreira, os taxistas antigos identificam erros, apontam o que aprenderam e o que passaram a fazer de diferente. É assim que, hoje, Roberto considera que os sinais estavam claros: um bairro conhecido por ser violento, à noite, dois homens, saindo de um bar. Caso semelhante de sinais "óbvios" não observados a tempo ocorreu com Ciro:

Ciro: o aspecto dele que eu tava dizendo a você, tava de boné e eu passei por ele, ele não deu a mão, quando eu passei, sem espera nenhuma ele surgiu, não deu nem pra eu examinar ele de jeito nenhum, apesar de não ter experiência não deu também isso não, aí eu dei ré, ele entrou no carro e anunciou o assalto
 Gilberto: e como é que é essa coisa de examinar?

Ciro: é o tipo que eu disse a você, examinar é olhar o cara, eu olhei pronto ele. tá, no caso, ele tava de boné, de jaqueta e numa parte escura, pronto, numa parte esquisita e tal, aí eu não olhei isso, mas hoje eu não parava não, isso é que é dar uma examinada, né?

Um novato aprende, portanto, que, para manter-se nessa profissão, é preciso aprender a duvidar, ou seja, a pôr em questão a intenção do passageiro. Isso não significa apenas deixar de lado o otimismo que aumenta as chances de encontrar um mímico e ser por ele vitimizado. Aprender a duvidar é, também, abandonar o pessimismo generalizado dos primeiros dias que pode voltar por um tempo após o primeiro ataque sofrido.

Pedro: a maneira (de aprender) é o passar do tempo mesmo, não tem uma coisa que você vai dizer assim, amanhã o cara já tá um taxista que evita um bocado de coisa, só com o passar do tempo, a vida é uma escola, né, você vai aprendendo no dia a dia.

Ciro: não, pô, esses dois cara que me assaltou, hoje seria um cara manja que eu não parava. Por quê? Porque na época esse cara tava os dois de boné, de jaqueta e hoje se o cara de boné de noite der a mão, pra mim tá escondendo a cara, eu não paro, tem muitos que bota o boné só pra esconder o rosto mesmo, boné e jaqueta, tudo... o cara já manja mesmo, hoje eu não parava não pra ele não, de jeito nenhum

Esse aprendizado, porém, não surge automaticamente depois de uma experiência negativa, que apenas coloca a dúvida. As habilidades avaliativas e a percepção de sinais de confiabilidade são desenvolvidas ao longo do tempo. Por outro lado, a manutenção da regularidade entre os passageiros é pequena, de modo que há a necessidade, a cada decisão, de um esforço cognitivo para avaliar um passageiro específico em uma situação específica. Esta seleção impõe, portanto, aos taxistas, problemas de ordem prática que quebram com a possibilidade de se estruturar a ação simplesmente em torno da rotinização.

Alguns elementos apareceram nas entrevistas como importantes no desenvolvimento das habilidades de identificação e avaliação de sinais de confiabilidade: experiências negativas vivenciadas, troca de informações com colegas de profissão e familiaridade com locais e situações considerados de risco.

4.2.3 Experiências negativas

Novas experiências negativas e, principalmente, a reflexão *a posteriori* sobre elas podem fazer com que o taxista seja levado a problematizar sinais tidos como indicadores de confiabilidade. No último assalto que sofreu, Ciro fez uma avaliação inicial pautada em sinais que pareciam indicadores de confiabilidade e não colocou em questão sinais emitidos posteriormente pelos passageiros. Em Campo Grande, quatro rapazes "boyzinhos", ou seja, bem vestidos, pegaram o táxi saindo de uma festa à noite e disseram que iam para outra festa, bastante conhecida, no Alto José do Pinho. Chegando no local, um dos rapazes desceu, olhou a festa e voltou, anunciando que não valeria a pena ficar.

Ciro: Disse "poxa tá é fraco aqui, a gente não vai ficar aqui não, vamo voltar pra lá pro mesmo lugar, pra Campo Grande ", aí eu digo "pro mesmo lugar?" "pro mesmo lugar", aí voltaram pro mesmo lugar, aí no meio do caminho um deles disse pro outro "fulano eu vou trabalhar, eu vou trabalhar amanhã, eu não posso voltar pra lá mais não" , " não, mas é caminho a gente te deixa lá e segue com o moto", aí eu peguei e nem desconfiei, né? "A gente deixa tu lá e segue com o moto", aí me levaram lá pra Ilha de Juaneiro

Gilberto: Ilha de Juaneiro foi pra deixar o outro cara...

Ciro: Pra deixar o outro cara, me tapearam aí, né, aí quando chegou que se aproximou eu percebi, mas não podia fazer mais nada

Gilberto: Tu percebeu como?

Ciro: Eu percebi, eu senti, eu senti que ia ser assaltado, mas não podia fazer mais nada, era quatro, aí um deu um gogo, aí levaram minha caixa de som, levaram meu celular, o dinheiro...

Alguns pontos chamam atenção nessa história: Ciro contou que não viu problemas na mudança de rota porque estava indo de um lugar conhecido a outro (Campo Grande e Alto José do Pinho). Não levou em conta que mudanças de rumo e prolongamento de corrida sem preocupação com o preço são fortes indicadores de maus passageiros para os taxistas. Quando perguntei se ele poderia ter feito algo diferente, a avaliação foi de que ele poderia ter tomado a mudança de rota como suspeita e dispensado os passageiros enquanto era tempo.

Gilberto: Mas, assim, tu acha que alguma coisa dava pra perceber neles que tu vacilou? Tu acha que vacilou em alguma coisa?

Ciro: Eu dei um vacilo em voltar e ir pra Ilha de Juaneiro, esse já é o primeiro vacilo, né?

Gilberto: Como assim? Tu começou a notar a partir de quando?

Ciro: Quando eles disseram que ia voltar pro mesmo lugar, o certo seria eu encostar o carro e dizer "olha vim até aqui que eu vou ter que resolver um negócio ali, por isso que eu aceitei trazer vocês pra cá", mas eu não tive essa inteligência

Mesmo depois que aprendem o jogo da confiança, os taxistas podem ter novas experiências negativas com mímicos, pois suas avaliações, como todas as avaliações feitas na incerteza, resultam em assumir um risco (HARDIN, 2002:11,12). Com isso, a ligação fraca entre sinais e propriedades garantidoras de confiança vai se tornando mais clara para a experiência dos taxistas. Negar um passageiro por não perceber nele os sinais garantidores da confiança e depois saber (por outro taxista que o pegue, por exemplo) que ele foi um bom passageiro não causa tanto impacto para a visão de um taxista quanto tomar um passageiro como confiável e ser surpreendido com um ataque (assalto, calote, violência, etc).

Depois de ser assaltado por dois falsos passageiros simpáticos que conversavam descontraidamente entre si e com ele, Roberto diz ter aprendido a prestar mais atenção, passando a tomar a definição prévia e clara do local de destino do passageiro como requisito importante na avaliação da confiabilidade. Afirma, ainda, que passou a desconfiar quando lhe pedem que espere com o táxi parado. Essa avaliação *a posteriori* da experiência vivida mostra como, através da colocação em uma situação real, o taxista atualizou sua percepção de perigo e os sinais que indica que ele deve desconfiar.

4.2.4 Troca de informações

E é justamente na tarefa de aprender a avaliar estas situações, que as experiências cotidianas com os passageiros, a observação dos modos de operar dos outros taxistas e a troca de informações tornam-se essenciais para possibilitar que este novato se torne capaz de fazer as avaliações e tomar as decisões fundamentais para o exercício da profissão.

Gilberto: E quais são as principais maneiras que um novato aprende o macete?
Como é que tu aprendeu mais, por exemplo?

Roberto: Com os outros. Você aprende mais, o que eu aprendi mais...

Gilberto: Foi com a galera.

Roberto: É com a galera, com certeza. No meu caso, com a galera. E também devido à experiência da vigilância.

Outro elemento fundamental para o aprendizado é a troca de informação com outros taxistas e a observação das interações entre eles e seus passageiros. Essa troca ocorre, prioritariamente, nos pontos de táxi. Nesse local, os taxistas podem observar uma grande quantidade de experiências de relação, desde a aproximação e abordagem de passageiros até a reação do taxista abordado, a maneira como este se porta e avalia o indivíduo, as repercussões frente aos outros taxistas de todo o processo acima descrito. Através deste compartilhamento,

suas ações cotidianas extrapolam o aspecto individual da tomada de decisão, fazendo com que, de alguma maneira, “os taxistas” estejam presentes nas decisões de pegar ou não pegar certos passageiros e, por isso, a construção de estratégias de ação em muitos pontos comuns.

Gilberto: Certo, os taxistas trocam informação de caso de violência?

Roberto: Troca.

Gilberto: É? Qual é, o que é que tu acha mais importante, é tu na rua na tua prática, ou a conversa com os taxistas...

Roberto: A conversa, o troca-troca de idéia. Um passando pro outro.

Gilberto: É mais importante do que a prática?

Roberto: Mais importante, é. Mais importante

Marcelo: E muitos. Isso sendo de subúrbio, né. Nos bairros que a gente conhece. Só que a gente vai olhando e vai fazendo amizade com taxista e tal, aí chega um mais veterano e diz "ó, bicho, roda ali não, presta não, vamo lá pro centro?". Toda vez que começa a trabalhar com o pessoal mais "vamo pra uma boate lá em Boa Viagem", aí você vai pegando com um e com outro, com um e com outro, aí pronto, hoje eu não passo em subúrbio de jeito nenhum.

Marcelo: Não, comigo faz tempo que não aconteceu (calote) mais, né? Porque cada um, a gente vai aprendendo, vai pegando as manhas, vai passando um pro outro: "ó, tem uma corrida assim, em tal lugar", entendeu? Aí geralmente, a gente começa a espalhar pros outros companheiros: "ó, tem um cara assim, assim, assim, ele pega táxi", entendeu?

4.3 APLICAÇÃO DE ESTRATÉGIAS: HABILIDADES EM AÇÃO

O que as histórias de agressões evitadas e suas avaliações *a posteriori* feitas pelos entrevistados mostram é que a habilidade do taxista em avaliar os passageiros e criar estratégias pode reduzir os riscos de sofrer violências e, mais ainda, interferir no curso da ação de um mau passageiro identificado já dentro do táxi. Muitas vezes o taxista utiliza estratégias que vão além de observar o risco, assumindo a forma de ação sobre ele ao interferir no comportamento do passageiro e/ou eliminar a oportunidade para a ação criminosa (interrompendo a corrida em local público antes que a abordagem seja feita pelo mau passageiro, sinalizando estar em perigo para a polícia ou para outros taxistas que possam intervir na cena, recusando-se a percorrer determinadas ruas, demonstrando capacidade de retaliação, etc).

A habilidade para criar estratégias de contra-ataque em situações específicas também é desenvolvida com o tempo. Uma das histórias exemplares desse caso foi contada por Roberto que, depois de ter passado alguns assaltos e calotes, conseguiu sair de uma dessas situações com bastante engenhosidade. Depois de levar dois rapazes de Rio Doce a Boa Viagem, eles

pediram que esperasse um pouco no Carrefour, enquanto iam sacar dinheiro. Percebendo que levaria um calote, exigiu que um dos dois ficasse esperando no carro. Diante da demora do que havia saído e do nervosismo do que ficara no táxi, arrumou uma solução:

Roberto: (...) o outro disse: "Não, vou ali, ver se ele chegou". E eu: "Deixe seu celular aqui". Aí ele deixou o celular, foi, depois voltou, aí disse "Tá não, apareceu ainda não" (...) E tome passar, tome passar tempo, eu digo "Tá. Bora ver se ele tá lá no Itaú pra ver se ele chegou". Quando ele foi, liguei o carro e fui embora com o celular dele (...) no outro dia ele ligou, doidinho. "Mas rapaz, meu celular, que papel." Eu digo: "papel é o teu, rapaz, cê faz uma palhaçada dessa" "não, mas tinha, a gente vai pagar. Quanto é a corrida?" "Deu 50 e poucos, 55, 60 reais."

Para negociar a devolução do celular e o pagamento da corrida, Roberto foi astuto, eliminando dois fatores de risco comuns ao taxista (andar sozinho e em locais com pouca vigilância):

Roberto: "Dá pra você trazer aqui?" Eu digo: "dá, é outra corrida". "Quanto é que você quer?" Eu digo: "pronto, mais 20, dá 30 e pouco, faço por 20, dá 80." Ele disse "Eu tô aqui no terminal" Eu digo: "Não, vem pegar na delegacia, eu vou deixar o teu celular na delegacia, vamo pegar na frente da delegacia". Aí fui lá pra Rio Doce (...) avisei quatro colegas meu, botei dois camaradas aqui e aí fui. Eu tava lá na delegacia e ele chegou lá de bicicleta. Aí agradeceu, pagou os 80 reais e foi embora com o celular dele (risos). Aí o novato não ia ter essa malícia, né? Eu mesmo no começo, não ia ter. Entendesse? Eu não ia ter.

De forma semelhante, Marcelo conta que uma das tentativas de assalto que sofreu foi evitada porque, percebendo o que ia acontecer, começou a correr com o carro e, quando estava chegando perto do destino e o assalto foi anunciado, ele já tinha um plano:

Marcelo: Ele falou "para o carro". Eu falei "amigão, se eu parar o carro aqui, eu tô acima de 100, se eu parar o carro aqui, vai capotar e vai morrer todo mundo", ele: "então vai diminuindo, vai diminuindo". Só que quando eu comecei a diminuir já tava bem próximo a um batalhão, né?

Gilberto: Eu sei qual é o batalhão ali do posto do lado esquerdo, né?

Marcelo: Pronto. Aí eu peguei, à noite, geralmente, eu ando sem cinto, aí ali mesmo, eu já engatilhei a porta, puxei o freio de mão e descii (...) eles pegaram, abriram a porta, aí se evadiu. Aí um dos policiais que tava lá, chegou, perguntou o que era. Aí quando, aí de repente, um carro particular, não sei se o cara era da polícia civil, aí foram atrás do cara e pegaram os caras.

4.4 APRENDER A TAXIAR

Partimos, inicialmente, nesta pesquisa, do problema da seleção de passageiros. A questão era entender como os taxistas montavam estratégias para avaliar seus passageiros e como estas estratégias eram postas em prática. Com o estudo de campo, muitos outros aspectos, mais ou menos ligados à relação taxista e passageiro começaram a aparecer. A seleção de passageiros passou a ser considerada entre outras estratégias, como, por exemplo, as estratégias que antecediam aos encontros com os passageiros. Passaram a ser importantes, então, questões mais amplas, que dizem respeito à estruturação de uma rotina de trabalho, importante na definição da vulnerabilidade desses taxistas: o horário de trabalho (manhã, tarde, noite), as áreas da cidade preferenciais (o que inclui o bairro e o próprio ponto de táxi), os locais fora do ponto que também são utilizados em horários em que o movimento no ponto é mais fraco (porta de bares, casas de festas, boates, casas de samba), trabalhar no subúrbio ou em bairros centrais da cidade, dentre outros aspectos da rotina de um motorista de táxi.

Mais que selecionar passageiros, aprender a duvidar destes, aprender a confiar ou desconfiar, é relevante como parte de um processo mais amplo, do “aprender a taxiar”. Desse modo, o conhecimento que possibilita a um taxista proteger-se é parte integrante de um conhecer mais geral, da experiência do taxista na profissão. Talvez a resistência de muitos taxistas em pegar passageiros em bairros diferentes dos que costumam rodar seja o reconhecimento de suas próprias limitações como profissional que não conhece bem um certo espaço.

Essa parece ser a razão pela qual os taxistas novatos, em geral, começam atuando nos bairros em que moram ou por onde já circulavam anteriormente. O medo de não saber as rotas para os locais solicitados pelos clientes acompanha aqueles que se iniciam na profissão. Ao mesmo tempo que aprendem os caminhos, aprendem também a observar o funcionamento dos locais a partir da ótica de um taxista, não mais de um transeunte. Para um taxista, é importante conhecer a dinâmica da cidade, do funcionamento dos espaços onde atua: comércio, instituições públicas, hospitais, eventos, bem como os tipos de indivíduos que circulam nesses espaços, o que buscam nesses espaços, para onde costumam ir. Ao mesmo tempo, conhecer a cidade é mapear áreas de maior fluxo de passageiros e os perigos nestes locais, é informar-se a respeito da cidade e de seu funcionamento.

Somente há dúvida e questionamento sobre uma determinada corrida quando se conhece, minimamente, o funcionamento de uma área e as interações que costumam ser travadas naquele espaço. Conhecer as ruas, os bairros, mapear os riscos, familiarizar-se com

um determinado espaço é o passo inicial para que os “problemas sejam postos”, já que dúvida surge da quebra de certas expectativas, da detecção de que algo não está indo bem, de que de alguma maneira a normalidade do seu funcionamento foi quebrada. Vale lembrar que, para Hardin (2002:68) “expectativas são, em grande medida, uma questão de conhecimento”.

O que me chamou a atenção foi que as ruas da cidade não são completamente imprevisíveis. Isso ficou especialmente claro no centro do Recife onde, apesar de todo o fluxo de pessoas e dos encontros com desconhecidos, há também uma estabilidade de quem frequenta certos espaços (flanelinha, pedintes, moradores de rua, moradores do bairro, comerciantes, trabalhadores etc.) e uma rotina de horários, que se não permite aos taxistas conhecer diretamente todas as pessoas, ao menos se pode conhecer os principais roteiros de alguém que pretende pegar um táxi naquela região. Isso pode ajudar a tornar alguém completamente desconhecido em alguém de que se tem, ao menos, alguma referência, que pode ser sondada através de uma rápida conversa.

Outra questão que faz parte da inserção na profissão é travar relações com os outros taxistas, fundamental para o estabelecimento em um ponto de táxi, tanto no início da profissão quanto nas mudanças de ponto feitas ao longo da carreira. Fixar-se em alguns pontos e construir relações é um elemento importante para a segurança do taxista, como foi visto no capítulo 3. Para que isso ocorra, porém, é preciso que o profissional que está chegando consiga se inserir no ponto.

Marcelo: Através desse cara (que) disse "vamo lá pra Rio Branco, tu vai pegar umas corridinha pra Boa Viagem, tu vai gostar". Aí fiquei na Rio Branco. A Rio Branco foi caindo, tal, tal, aí conheci outro taxista que rodava no Fórum Paula Batista, ele disse "vamo lá pro Fórum. Não, ninguém vai fazer cara feia pra você não, amigo, você tá comigo". Entendeu? (...) É, através disso, eu posso parar em 6 a 10 pontos que eu já conheço o pessoal e ninguém faz cara feia pra mim. Mas às vezes eu chego, num ponto assim, por exemplo, eu saio daqui, vou pegar um ponto lá em Afogados, onde eu nunca parei, o pessoal começa, aí, se você chegar e "tudo bom?", cumprimentar e tal, ficar longe do carro, porque dá a entender que o cara tá ali e não é pra dar banho (furar a fila), não, entendesse?

Estabelecer-se em um ponto não é simplesmente ter um lugar onde conseguir corridas, é também criar uma rotina, desenvolver laços e travar relações a partir das quais se aprende e se informa sobre a profissão. Como foi demonstrado, os taxistas trocam informações sobre riscos, ondas de assalto, padrões de ataque, descrevem situações e os indivíduos que os agrediram, deixando os outros em alerta.

Isso é fundamental para compreender as estratégias de auto-proteção porque esse conhecimento da profissão é o ponto central para o estabelecimento de relações de confiança com possíveis passageiros. Parte destas informações vem do conhecimento da dinâmica local, adquirido com a vivência numa determinada área da cidade, na vivência em um ou mais pontos de táxi, e, nesse caso específico em que o jogo da confiança é jogado uma única vez com desconhecidos, o taxista precisa buscar informações a partir das quais possa avaliar os riscos e tomar decisões.

É nesse sentido que o aprender a taxiar é fundamental para o desenvolvimento das habilidades do taxista em avaliar os sinais de confiabilidade de cada passageiro. É pelo conhecimento geral que o taxista vai adquirindo, na profissão, que ele aprende a identificar, nas diversas situações cotidianas, o que deve esperar de um bom e mau passageiro, desenvolvendo a capacidade de duvidar quando um determinado cliente age de forma suspeita. É desse modo que a avaliação da confiabilidade de um passageiro conecta-se com a experiência mais geral desses profissionais, e torna-se parte importante do aprender a taxiar de uma maneira mais ampla.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diferente do que imaginei ao iniciar esta pesquisa, os riscos a que os taxistas estão expostos não dizem respeito apenas à questão da violência. As entrevistas realizadas e o desenvolvimento do grupo focal revelaram um cotidiano permeado de diferentes riscos, todos eles alvos de preocupação por parte desses profissionais. Embora possam ser considerados separadamente, foi mais interessante para esta abordagem observar como estes outros riscos interferem na vulnerabilidade desses profissionais. O risco de não fazer renda o suficiente a cada dia aumenta as chances do taxista lançar-se em interações com passageiros considerados de risco; a interferência da rotina de trabalho, na saúde (stress e fadiga) dos taxistas parece aumentar tanto a probabilidade de envolver-se em acidentes de trânsito, como de envolver-se em problemas com passageiros.

Foi possível perceber, ainda, como esses riscos gerais da profissão de taxista aparecem no cotidiano dos profissionais entrevistados no Recife. A partir da percepção de como uma profissão é organizada nesta cidade (regulamentação, categorias internas e disputas) foi possível analisar os riscos da violência em Recife, em sua inter-relação com o cotidiano dos profissionais que pegam passageiros na rua.

Por outro lado, vantagens na profissão foram apontadas como a possibilidade de fazer seu próprio horário e a sensação de liberdade ligada a essa ausência de controle externo sobre a rotina diária. Vale destacar que essa rotina livre é marcada por longas jornadas de trabalho, que superam 12 horas diárias em seis dias na semana (uma carga que é ainda maior no caso dos taxistas auxiliares, que precisam pagar caras diárias aos proprietários dos táxis que dirigem). Essa ampliação da jornada, que os faz ficar expostos na rua por muito tempo, é um dos fatores que fazem desta uma categoria especialmente vulnerável à violência.

No que diz respeito aos resultados obtidos no desenvolvimento desta pesquisa, um primeiro destaque vai para o fato de não ter encontrado indivíduos extremamente preocupados com a violência, e sim profissionais preocupados com questões mais amplas que a relação taxista/passageiros. Quando perguntados sobre quais os maiores problemas enfrentados no cotidiano da profissão, o trânsito da cidade foi resposta unânime. Taxiar em Recife está cada vez mais difícil, já que os engarrafamentos dificultam a mobilidade urbana destes que têm na agilidade um dos grandes atrativos de seus serviços. A grande queixa é de que os momentos

em que a demanda de passageiros é maior (início da manhã e final de tarde) são também os momentos em que os engarrafamentos tomam conta de áreas cada vez maiores da cidade. Juntamente com os engarrafamentos, a instabilidade da rotina e dos ganhos também foram apontados como questões importantes: a profissão de taxista é marcada por momentos de grande fluxo de passageiros, intercalados por longos períodos de espera nos pontos.

Embora não tenha sido apontado como preocupação inicial, o risco da violência mostrou-se alvo de preocupação constante por parte dos taxistas, visto que, em suas falas, ficou clara a preocupação em elaborar e utilizar estratégias de auto-proteção. Os taxistas do Recife elaboram estratégias aguçadas, que lhes possibilitam: 1- precaver-se da possibilidade de ataques, a partir de um mapeamento de riscos na cidade e da elaboração de estratégias para lidar com eles; 2- angariar informações a respeito de possíveis passageiros, selecionando-os a fim de evitar possíveis agressores; 3 – monitorar passageiros dentro do táxi, avaliando a veracidade dos sinais por eles emitidos. Fazem, ainda, um mapeamento de riscos na cidade, identificando as áreas em que a prudência pode levar à decisão de negar a corrida ou colocar limites no atendimento ao passageiro. Negar ou encerrar corridas, porém, requer habilidade para apresentar justificativas plausíveis que evitem reações que aumentem os riscos a que estão expostos. Quanto às demais estratégias, ligadas à avaliação dos passageiros, foi possível detectar elementos significativos, como resultados desta pesquisa, que merecem destaque.

Colocados em situações nas quais há pouco tempo para tomar decisões e poucas informações disponíveis, os taxistas mostraram-se capazes de criar estratégias e desenvolver habilidades que lhes possibilitam angariar informações relevantes para o tipo de relação que desejam travar com os passageiros e avaliar sua confiabilidade a partir de tais informações, analisadas situacionalmente, ou seja, de acordo com o contexto específico em que ocorre a interação com cada passageiro.

Na avaliação dos passageiros, características mais padronizadas, como sexo, vestimentas e número de passageiros são importantes elementos analisados pelos taxistas, mas, a partir do momento em que outras informações são acessadas, essas características parecem subordinadas a sinais relacionados ao comportamento do passageiro, que se apresentam, principalmente, no momento em que a interação verbal se inicia.

Os mecanismos de avaliação dos passageiros são, em grande medida, apontados pelos taxistas como intuitivos e particulares, mas, ao analisar as entrevistas, foi possível perceber que há muito em comum nas estratégias utilizadas e nos sinais por eles buscados para avaliar

os passageiros, configurando a existência de padrões de ação. Estes padrões podem ser aprendidos não só por taxistas, mas também por bons e maus passageiros, que, através da observação e interações com taxistas, podem aprender essa estrutura geral de ação, identificando os sinais que os taxistas costumam esperar dos bons passageiros. Essa possibilidade de conhecer e aprender a lógica de funcionamento dos mecanismos de auto-proteção parece ser um bom indicativo de que existe uma racionalidade prática operando nas ações destes profissionais, um modelo de ação que pode ser compreendido.

Outro elemento que indica a presença dessa racionalidade é a capacidade demonstrada pelos taxistas de utilizar estes padrões situacionalmente, sem enrijecê-los. Isso pode ser percebido pela forma como propriedades comumente percebidas como garantidoras da confiança são postas em dúvida, como ocorre no caso de mulheres e casais, características estas que passaram a ser vistas como propriedades insuficientes para garantir a confiança. O mesmo ocorre, no caso contrário, com propriedades que costumam indicar ausência de confiabilidade, como locais de destino e origem, e que também são pesadas de acordo com a situação (horário, dia da semana, quantidade de passageiros, indicação precisa/imprecisa do local de destino etc.).

A presença de racionalidade não está apenas na capacidade dos indivíduos de explicarem suas ações, mas na capacidade de agir de forma razoável, de acordo com seus interesses e a partir da realização de avaliações, com a utilização das informações disponíveis.

Espero, assim, ter apontado para a possibilidade de abordar os mecanismos de produção da confiança a partir das razões dos indivíduos que confiam/desconfiam. Colocados em situações de informações escassas, os indivíduos não dão um simples salto de fé, não abrem mão da possibilidade de interferir em seus destinos. Em vez disso, buscam informações que servem de base a suas decisões e não perdem de vista a possibilidade de terem suas expectativas frustradas, mantendo-se vigilantes durante a interação e buscando formas de interferir nas ações do outro, para minimizar os riscos de um desfecho negativo.

Num cenário de altos índices de violência como os da cidade do Recife, a compreensão dos mecanismos orientadores da ação cotidiana utilizados por uma categoria profissional diretamente exposta a situações de risco traz a reflexão sobre a forma como são estabelecidas relações de confiança/desconfiança em contextos de interação social que exigem tomada rápida de decisão a partir de informações escassas.

Ao analisar o caso dos taxistas, foi possível perceber como não é possível falar em uma tomada de decisão a partir de padrões rígidos de escolha sem levar em conta a situação no qual o taxista está inserido. Em vez disso, as avaliações feitas pelos taxistas a respeito de seus passageiros mostraram-se como uma série de processos nos quais o surgimento da dúvida faz com que a interação seja problematizada e as informações disponíveis no momento sejam consideradas pelo taxista.

Processos sociais cujas razões de funcionamento não estão claras não são necessariamente processos em que as razões não operam. É possível pensar, em vez disso, que a não identificação de uma lógica de funcionamento desses processos deve-se ao fato de eles não terem sido ainda abordados suficientemente sob a ótica dos indivíduos neles inseridos. Isso não significa dizer que a racionalidade possa explicar todos os processos sociais, mas que ela está inserida, em maior ou menor medida, em mais fenômenos do que comumente se costuma apontar. As razões dos indivíduos podem não ser o suficiente para explicar suas ações, mas certamente a sua busca é um bom começo para que se encontrem explicações satisfatórias.

A perspectiva da racionalidade permite ao pesquisador jogar luz em processos sociais cujo funcionamento não foi ainda explicado de forma satisfatória, visto que as “explicações” fornecidas em termos de salto de fé não conseguem dar conta dos processos em que o salto não ocorre. Buscar entender as ações dos taxistas a partir de uma perspectiva da confiança como salto de fé, como expectativa geral, não permitiria entender como eles decidem negar passageiros, encerrar corridas e elaborar e aplicar estratégias de auto-proteção relacionadas aos contextos sociais em que eles agem, tampouco as variações de suas avaliações em relação a sujeitos específicos em situações específicas.

Mais que a tomada de decisão em si, a realização desta pesquisa mostrou como é possível abordar formas de racionalidade no aprendizado e aplicação de padrões de ação cotidianos. Esta, porém, é uma abordagem inicial, sendo interessante a realização futura de pesquisas focadas nesses processos nos quais as racionalidades são desenvolvidas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BACHARACH, M. & GAMBETTA, D. (2003). “Trust in Signs” in COOK, Karen, **Trust in Society**, New York, Russell Sage Foundation
- BATTISTON, Márcia; CRUZ, Roberto Moraes & HOFFMANN, Maria Helena (2006). “Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano” in **Estudos de Psicologia**, 11 (3), 333-343
- BAUER, M. W. e AARTS, B. (2002) “A Construção do corpus: um princípio para a coleta de dados qualitativos” in BAUER, M.W. e GASKELL, G. **Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. Petrópolis, Vozes.
- BEATO F, Cláudio; PEIXOTO, Betânia Totino; ANDRADE, Mônica Viegas (2004). “Crime, oportunidade e vitimização” in **Revista Brasileira de Ciências Sociais** junho de 2004 VOL. 19 Nº. 55
- BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema (2005). “Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais”. **Tese Revista Eletrônica dos pós-graduandos em Sociologia Política da UFSC**. Vol.2 nº 1 (3), janeiro-julho/2005, p. 68-80. Disponível em www.emtese.ufsc.br, acesso em 03/10/2010.
- CERQUEIRA, Rafael Torres & NORONHA, Celi Vilar (2006). “Escrito em vermelho: a construção do discurso sobre criminalidade e linchamento no jornal” in **CADERNO CRH**, Salvador, v. 19, n. 47, p. 247-258, Maio/Ago. 2006
- CHIZZOTTI, A (2006) **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais**. Petrópolis, Vozes.

COHEN, Lawrence & FELSON, Marcus (1979). "Social Change and crime rate trends: a routine activity approach" in **American Sociological Review** v 44 (august): 588-608.

COLEMAN, James (1990). **Foundations of Social Theory**. Cambridge, The Belknap Press of Harvard University Press

COOK, Karen (ed.) (2003). **Trust in Society**, New York, Russell Sage Foundation.

DUARTE, Rosália (2004). **Entrevistas em pesquisas qualitativas**. Educar, Curitiba, nº 24, p.213-225, UFPR. Disponível em: ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/educar/article/download/2216/1859. Acessado em 08/09/2010.

ELSTER, Jon (1994). **Peças e engrenagens das ciências sociais**. Tradução de Antônio Trânsito. Rio de Janeiro, Relume-Dumará.

ELSTER, Jon (2007). **Explaining Social Behavior - More Nuts and Bolts for Social Sciences**. Cambridge, Cambridge University Press

GAMBETTA, D. & HAMILL, H. (2005). **Streetwise: How taxi Drivers Establish Their Customers Trustworthiness**. New York, Russel Sage Foundation.

GAMBETTA, D. (Ed.) (1988). **Trust: making and breaking cooperative relations**. Oxford, UK: Basil Blackwell.

GARFINKEL, E (2006). **Estudios en Etnometodología**. Barcelona, Anthropos Editorial. Tradução de Hugo Antonio Pérez Hernáiz

GATTI, Bernadete Angelina (2005). **Grupo focal em Ciências Sociais e Humanas**. Brasília: Líber Livro Editora

GIDDENS, Anthony (1991). **As conseqüências da Modernidade**. 2a. ed. São Paulo: UNESP.

GOFFMAN, Erving (1975). **A representação do eu na vida cotidiana**. São Paulo, UNESP

HARDIN, Russell. **The Street-Level Epistemology of Trust**, reprinted: *Politics and Society* December 1993' 21:505-529.

HARDIN, Russell.(2002) **Trust and Trustworthiness**. New York, Russell Sage Foundadion.

LUHMANN, Niklas (2000) 'Familiarity, Confidence, Trust: Problems and Alternatives', in Gambetta, Diego (ed.) **Trust: Making and Breaking Cooperative Relations**, electronic edition, Department of Sociology, University of Oxford, chapter 6, pp. 94-107 Disponível em: <http://www.sociology.ox.ac.uk/papers/luhmann94-107.doc> Acessado em dezembro de 2010

MÖLLERING, G. (2001). "The Nature of Trust: From Georg Simmel to a Theory of Expectation, Interpretation and Suspension" in **Sociology**, Vol.35, No.2, pp.403-420.

NORONHA, Ceci Vilar; DALTRO, Maria Esther (1991). A violência masculina é dirigida para Eva ou Maria? In **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, Junho de 1991.

Disponível em : http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X1991000200007&lng=en&nrm=iso Acessado em outubro de 2010

PAES-MACHADO E RICCIO-OLIVEIRA, M. (2009) "Trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador" in **Revista Brasileira de Ciências Sociais** Vol. 24, No. 70, pp. 91-106

PAES-MACHADO, E. & LEVENSTEIN, C. (2000). "Quando a violência chega ao local de trabalho: Criminalidade violenta e vitimização no transporte coletivo", in **A Outra Face da Moeda; Violência na Bahia** (N. Oliveira, L. M. S. Ribeiro & J. C. Zanetti, org.), pp. 44-68. Salvador: Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de Salvador

RATTON, J.L.; MORAIS, Jorge Ventura de (2002) “Resenha de COOK, Karen S.(org). Trust in society” in **Estudos de Sociologia**, vol 8 n1 e 2 pp 259-264. Recife, Editora Universitária UFPE

ROCHA, Eduardo Campos (2004). **Estranhos encontros: Uma Aproximação Etnográfica ao Táxi, Sistema de Transporte Individual de Passageiros em Brasília**. Monografia, UNB, Departamento de Antropologia.

SIMMEL, Georg (1906). “The Sociology of Secrecy and of Secret Societies” in **American Journal of Sociology (AJS)** 11 pp 441-498 Trans. Albion W. Small.

_____ (1978). **The philosophy of Money** London, Routledge and Kegan Paul

_____ (1987). “A metrópole e a vida mental”, in VELHO, Otávio G. (Org.) in **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 4^a. ed., 1987

SOARES, Pedro Paulo de Miranda Araújo & SILVEIRA. Flávio Leonel Abreu da (2008) “E a minha vida foi dentro do carro, taxinando’: trajetórias e ofício dos “velhos” taxistas no mundo urbano de Belém (PA)” in **Illuminuras**, v9, n22, 2008. Porto Alegre, UFRGS.

SOUZA, E. R. de. LIMA, M.L.C. Panorama da violência urbana no Brasil e suas capitais.

Revista Ciência e Saúde Coletiva. Vol. 11, n^o 1. Rio de Janeiro: ABRASCO, 2006.

STOMPKA, Piotr. (1997). **Trust**. Princeton University Press, New Jersey.

VILAR, Márcio da Cunha (2004). **Ir e vir entre Anseios e Temores na Cidade – estudo antropológico sobre o cotidiano em um ponto de táxi no Rio de Janeiro**. Dissertação de mestrado, PPGSA, UFRJ, Rio de Janeiro.

WEBER, Max (1967). **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. São Paulo: Pioneira.

YAVUZ, Mehmet Sunay et al (2010). “Robbery-Related Homicides of Taxi Drivers in Three Big Cities of Turkey Between 1996 and 2006” in **Trakya Univ Tip Fak Derg** 2010; 27 (1): 59-64. Disponível em: <http://www.tutfd.org/text.php3?id=273> Acessado em janeiro de 2011

Outras referências

CADERNOSP (2010). “Demanda por táxi no fim de ano é maior que oferta”. Disponível em <http://www.cadernosp.com.br/transporte/2454/demanda-por-táxi-no-fim-de-ano-e-maior-que-oferta/>, acessado em 01.2010

CASTRO, Mauro (2008). “Ser taxista é...” in **Taxi Tramas (blog)** <http://taxitramas.blogger.com.br/>

DALZIEL, James R. & JOB, R. F. Soames (1997). **Taxi Drivers and Road Safety: a report to the Federal Office of Road Safety**. Australia, University of Sydney - Department of Psychology. Disponível em: <http://www.taxi-library.org/taxi-drivers-and-road-safety.pdf>
Acessado em novembro de 2010

FECOMERCIO/RO (2010). **Táxi - lotação movimentada R\$ 40 milhões por ano na economia de Boa Vista** disponível em: <http://www.fecomerciorr.com.br/sitio/institucional/noticias/396-cursos-ineditos-de-informatica--design-no-senac.html>, Acessado em setembro de 2010

Jornal Dez Minutos (2010). **Taxistas vingam colega assaltado**. Página 5. Jornal Dez Minutos, Ano 2 - Nº585 Manaus, 9 de agosto de 2010

MAYHEW, Claire (2000a) Violent Assaults on Taxi Drivers: Incidence Patterns and Risk Factors. Número especial de **Trends & Issues in crime and criminal justice**. Australian

Institute of Criminology, n 178, novembro de 2000 Disponível em:
<http://www.aic.gov.au/documents/0/5/B/%7B05B1599A-2511-4D07-9B29-73CD3E8D9FB2%7Dt179.pdf> Acessado em outubro de 2010

MAYHEW, Claire (2000b) Preventing Assaults on Taxi drivers in Australia. Número especial de **Trends & Issues in crime and criminal justice** Australian Institute of Criminology, n 179, novembro de 2000 Disponível em:
<http://www.aic.gov.au/documents/0/5/B/%7B05B1599A-2511-4D07-9B29-73CD3E8D9FB2%7Dt179.pdf> Acessado em outubro de 2010

NIOSH. Violence in the workplace: risk factors and prevention strategies. **Current Intelligence Bulletin**, n, 57, june, 1996.

NOVA SCOTIA (s/d). **Safety Tips for Taxi Drivers** Disponível em: www.gov.ns.ca/enla
Acessado em dezembro de 2010

PORTAL IG (2010). **Brasília sofre com falta de táxi e tarifas mais caras**. Disponível em
<http://economia.ig.com.br/empresas/comercioservicos/brasil+sofre+com+falta+de+táxi+e+tarifas+mais+caras/n1237859782444.html>, acessado em 12.2010.

RATHBONE, Charles (2002). **606 Taxicab Driver Homicides, United States and Canada 1980-1994** Disponível em: <http://www.taxi-library.org/606.htm> Acessado em dezembro de 2010

STONE, John R. and STEVEN S, Daniel C. (1999). **The Effectiveness of Taxi Partitions: The Baltimore Case** Disponível em: <http://www.taxi-library.org/stone99.pdf> Acessado em dezembro de 2010

WORK PLACE SAFETY (s/d) **How to Ensure Your Personal Safety as a Taxi Driver**

Disponível em: <http://www.workplacesafetyadvice.co.uk/how-ensure-your-personal-safety-taxi-driver.html> Acessado em novembro de 2010