



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**INSTITUTO DE SAÚDE COLETIVA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE COLETIVA**

**ANA MÁRCIA DUARTE NUNES NASCIMENTO**

**BAIXANDO A GUARDA, LEVANTANDO A GUARDA: UM ESTUDO SOBRE  
AS DEFESAS CONTRA A VIOLÊNCIA ENTRE MOTORISTAS DE TÁXI EM  
SALVADOR**

**SALVADOR – BA**

**2010**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**INSTITUTO DE SAÚDE COLETIVA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE COLETIVA**

**ANA MÁRCIA DUARTE NUNES NASCIMENTO**

**BAIXANDO A GUARDA, LEVANTANDO A GUARDA: UM ESTUDO SOBRE  
AS DEFESAS CONTRA A VIOLÊNCIA ENTRE MOTORISTAS DE TÁXI EM  
SALVADOR**

Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação do Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Saúde Pública, tendo como orientador Prof. Eduardo Paes Machado.

**SALVADOR – BA**

**2010**

## **TERMO DE APROVAÇÃO**

ANA MÁRCIA DUARTE NUNES NASCIMENTO

Tese aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Saúde Pública, Universidade Federal da Bahia, pela seguinte banca examinadora:

**Ceci Vilar Noronha**

Professora da Universidade Federal da Bahia

**Michel Misse**

Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro

**Vera Silva Telles**

Professor da Universidade de São Paulo

**Luiz Cláudio Lourenço**

Professor da Universidade Federal da Bahia

**Eduardo Paes Machado**

Professor da Universidade Federal da Bahia

**Abril de 2010**

## Agradecimentos

*“(...) são os que te fizeram.  
 Em espírito.  
 E esses foram sem número.  
 Sem nome.  
 De todos os tempos.  
 Deixaram o rastro pelos caminhos de hoje.  
 Todos os que já viveram.  
 E andam fazendo-te dia a dia.  
 Os de hoje, os de amanhã.  
 E os homens, as coisas todas silenciosas.  
 A tua extensão prolonga-se em todos os sentidos.  
 A teu mundo não nem tem pólos.  
 E tu és o próprio mundo.*

*Cecília Meireles*

Nossa que trabalho! Foram tantas horas de prazer e de angústia. Tanta coisa aconteceram nesses quatro anos... Nos momentos de dificuldades apelei para todos os amores encarnados e desencarnados. Eram orações, velas acesas, telefonemas, conversas, conversas... Pra aliviar, consolar, pedir ajuda. Virei uma pedinte ótima!

Eduardo foi meu cúmplice. Desde 2001 que você vem apostando no trabalho o que me sinto orgulhosamente parte. Como orientador eu não queria outro. Como professor estou aprendendo a ser assim como você - ético, competente e, simplesmente, muito bom no que se propõe a fazer na academia. Você é minha referência de competência, inteligência e muita dose de humanidade. Ficou bravo comigo muitas vezes, mas rimos bastante das coisas do dia a dia. Fiz um trabalho imperfeito, ainda de aprendiz, mas estou aprendendo. Quero agradecer, essencialmente, por toda atenção que você dedicou a esse trabalho. Continuaremos entre LASSOS e LAVIS, nem pense que se livrou de mim! Você é meu amigo. E agora, tem um arroz cozido com leite de ouricuri e uma visita ao sertão que prometi para você e Lígia.

Aos professores da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas descobri um mundo que ignorava e me apaixonei. Igualmente agradeço e parablenizo pela competência e seriedade dos professores do ISC. Quem bom que tem tanta gente boa pra aprender coisas velhas e novas.

Anúnciação, Taís meninas tão importantes para todos nós aspirantes a pesquisadores na academia. Agradeço a gentileza e o olhar calmo quando do lado de cá não estamos nada tranquilos. Vocês não têm idéia do quanto são importantes, mas eu tenho. Obrigada por tudo.

Agradeço o companheirismo e torcida das colegas da Escola Bahiana de Medicina e Saúde Pública, Ana Joaquina, Suely, Sheila, Eduarda, Isa, Tiza, Mirella, Helena, Adriana, Andréia, Tereza, Lázaro, Ana Marta, as Luízas, Selena, Angélica, Márcia Tironi, Urbino, entre

tantos outros. Em especial a minha amiguinha Thesca (Francesca) obrigada por me defender, me ajudar e gostar de mim. Adoro você Thesquinha!

Agradeço a credibilidade e apoio das meninas do SMURB/UFBA Luíza, Nadja, Raimunda, Selma, Livia. Companheira Suely tenho muito a agradecer.

Aos colegas do grupo de pesquisa Mônica Angelim, Francesca, Robson, Márcia que compreenderam o meu distanciamento para falar de violência.

As minhas amigas Ana Mércia, Sonilde, Jussara povo bom do meu sertão. Na metrópole: Odilza, Ivette, Thesca, Moniquinha, Binho, Duda, Suely, Wellington Muricy,

Agradeço a Marcos Navarro pela revisão de todo o texto, um trabalhão!

Minhas irmãs e irmãos agradeço pelo carinho de Ianei, Iramaia, Josezinho e pelo trabalho de Naiara e Joaquim Jr. Que bom poder contar com vocês.

Ao meu primo querido Carlinhos liguei em momentos de angústia e ele dizia “Marcinha, já somos vitoriosos”. Você não sabe o quanto é bom ouvir a sua voz! Agradeço sempre aos meus tios Zenando e Tia Carmem que sempre me incentivaram na jornada do conhecimento.

E quando penso em seu Joaquim e dona Florzinha vem às lágrimas... Eu não existiria sem o amor de vocês! Meus pais que tanto me orgulho, obrigada pela vida!

Aos meninos lá de casa Marcelo, João Gabriel e Pablo obrigada por compreender minhas aflições e ficar por perto.

Agradeço a todos os taxistas co-autores desta pesquisa. Este trabalho é de vocês e para vocês!

E sigo dizendo, “*Vou aprender a ler pra ensinar a meus camaradas*”.

*Dedico este trabalho aos amores da minha vida, que não são poucos, mas em especial a  
João Gabriel e Pablo Mariano.*

## RESUMO

Este estudo traz como questão central as defesas construídas individual e coletivamente por motoristas de táxi diante da freqüente vitimização por violência relacionada ao trabalho na cidade de Salvador. Esse tipo de violência vem sendo evidenciada em diversas categorias profissionais, sendo os motoristas de táxi apontados por diversos estudos internacionais como uma das principais vítimas de violência que ocorre durante atividade de trabalho. Esta pesquisa utilizou orientação etnográfica no trabalho de campo realizado no período entre 2007 a 2009, entrevistando trabalhadores e pessoas detentoras de informações sobre questões normativas, sociais que compõe a rotina dos taxistas em Salvador. Foram realizadas observações diretas no ambiente e atividade de trabalho, assim como analisadas matérias jornalísticas sobre o assunto. A investigação foi focalizada nas formas de defesas individuais e grupais que os motoristas de táxi desenvolvem e reproduzem para garantir a proteção contra ataques que podem vir a ser realizadas por colegas de trabalho ou por criminosos disfarçados de passageiros. As defesas existentes são diferenciadas pela capacidade de resposta e condicionada ao acesso a recursos tecnológicos e organizacionais. Acredita-se que as condições de trabalho dos taxistas e a baixa eficácia das medidas de segurança pública impulsionam estes trabalhadores a desenvolver táticas de enfrentamento cada vez mais sutis, complexas, e incorporando respostas cada vez mais agressivas contra o crime. Dessa forma este trabalho contribui para discussão sobre as variadas formas de defesas que são construídas, reproduzidas e gerenciadas por trabalhadores diante das condições adversas e desfavoráveis enfrentadas no cotidiano do trabalho.

Palavras-Chave: Motoristas de táxi, violência, vitimização, defesas.

## ABSTRACT

This study aims to bring to the light the issue of collective and individual self-defense built by taxi drivers who often face violence victimization related to work in Salvador city. This type of violence can be seen in a variety of professional métier, yet according to many international studies taxi drivers are pointed out as one of the most victimized professionals while working . Ethnographic research method was applied in this study and was carried out in field during the period of 2007 to 2009, workers and normative social knowledgeable individuals were interviewed in Salvador. Environment and work activities were directly observed, as well as journalistic articles were analyzed. Investigation was focused on collective and individual self-defense ways that were developed and reproduced by taxi drivers to ensure their protection against attacks from both colleagues and criminals disguised as customers. The existing defenses differ from answering capacity and are conditioned to the access of certain technological and organizational resources. It is believed that poor work conditions of taxi drivers and low efficiency of public security measures lead these workers to develop confront tactics each time more complex, and adding each time more aggressive answers against crime. In this way this study contributes to debate about the range of self-defense ways that are built, reproduced and managed by these workers in the face of adverse and unfavourable conditions confronted by them on the work routine.

Key Words: Taxi drivers, violence, victimization, defenses.



## FICHA CATALOGRÁFICA

### Ficha Catalográfica

Elaboração: Biblioteca do Instituto de Saúde Coletiva

---

N244b Nascimento, Ana Márcia Duarte Nunes.

Baixando a guarda, levantando a guarda: um estudo sobre as defesas contra a violência entre motoristas de táxi em Salvador / Ana Márcia Duarte Nunes Nascimento. - Salvador: A.M.D.N.Nascimento, 2010.

212 p.

Orientador(a): Prof<sup>o</sup>. Dr<sup>o</sup>. Eduardo Paes Machado.

Tese (doutorado) - Instituto de Saúde Coletiva. Universidade Federal da Bahia.

1. Violência.
2. Condições Inseguranças.
3. Vitimização.
4. Mecanismos de Defesa.
5. Taxistas I. Título.

CDU 364

---

## SUMÁRIO

<b>COMENTÁRIO PESSOAL</b>	11
<b>INTRODUÇÃO</b>	16
1.1 A vitimização de trabalhadores por violência relacionada ao trabalho	37
1.2 Vitimização de motoristas de táxis por violência relacionada ao trabalho	39
<b>PROCESSO DE TRABALHO DE CAMPO</b>	45
<b>CAPÍTULO I. O TRABALHO DO MOTORISTA DE TÁXI</b>	68
1.1 Breve histórico da profissão	68
1.2 Ordenação e legitimação da profissão	73
1.3 Critérios para ingressar na profissão	76
1.4 Categorias e tipos de táxis	78
1.5 Quantitativo de táxis e motoristas de táxi	80
1.6 A atividade de trabalho dos motoristas de táxi	84
1.7 A rede de apoio dos motoristas de táxi	86
<b>CAPÍTULO II. A CULTURA OCUPACIONAL E O ORDENAMENTO RACIONAL DA CATEGORIA</b>	91
2.1 Perfil dos trabalhadores e aspectos da identidade social	91
2.2 “Clube do Bolinha”: mulheres? Melhor não entrar	94
2.3 Ritos de iniciação na profissão: os “paraguaios” na área	97
2.4 O carro como signo de status social e identidade profissional	101
2.5 Motoristas de táxi: uma categoria estratificada em subgrupos	105
2.6 Clandestinos na contramão dos taxistas	111
<b>CAPÍTULO III. AMBIENTE, CULTURA OCUPACIONAL E RISCO</b>	113
3.1 Pontos de táxis, estoques e ruas	109
3.2 Processo e rotina de trabalho dos motoristas de táxi	122
3.3 Riscos de vitimização por violência	126
	142

<b>CAPÍTULO IV. VITIMIZAÇÃO DOS MOTORISTAS DE TÁXI POR VIOLÊNCIA RELACIONADA AO TRABALHO</b>	
4.1 Tipologia dos crimes e formas de vitimização	142
4.2 Frequência de vitimização	153
4.3 Os agressores	160
4.4 Efeitos da vitimização	161
<b>CAPÍTULO V. DEFESAS DOS MOTORISTAS DE TÁXI</b>	165
5.1 Defesas primárias	165
5.1.1 Defesas primárias individuais	169
5.1.2 Defesas primárias intra grupais	177
5.1.3 Defesas primárias extra grupais	180
5.2 Defesas secundárias	181
5.2.1 Defesas secundarias individuais	181
5.2.2 Defesas secundárias intra grupais	183
5.2.3 Defesas secundárias extra grupais	183
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	190
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	201
<b>ANEXOS</b>	215

## COMENTÁRIO PESSOAL

O objeto da pesquisa chegou como uma responsabilidade em dar continuidade aos estudos sobre violência relacionada ao trabalho. Confesso que não iniciei encantada pela categoria profissional, pois tinha certos preconceitos absorvidos. A aproximação com o mundo da vida destes trabalhadores; o desafio em entender heterogeneidade da categoria; e a desconcertante desconstrução da dimensão espacial e aparatos de segurança no ambiente de trabalho protegido até então investigado na minha trajetória como terapeuta ocupacional e pesquisadora no campo da saúde do trabalhador, fizeram com que o objeto ganhasse outra imagem despertando a curiosidade necessária para deflagrar o processo de investigação. Aos poucos o campo tomou minha atenção transformando o movimento cognitivo em uma experiência pessoal, cidadã, modificando o meu olhar e conceito sobre o mundo do trabalho que tem os taxistas como protagonistas principais.

No último ano percebi que havia adquirido o hábito de vigiar quase que automaticamente os taxistas em qualquer lugar da cidade. Hoje continuo observando e tentando identificar sinais de situação de risco e elencar defesas necessárias para aquela situação e me ponho a querer praticá-las. O sentimento de pesquisadora se mistura com o de cidadã que não consegue mais deixar de distinguir no cenário diário das ruas a presença destes trabalhadores. Sigo pelas ruas e enxergo todos os táxis que estão ao meu alcance visual e me pego fazendo leituras das cenas que eles participam. De repente me torno uma aliada e parte do conjunto de defesas construídas pela categoria, nesse caso ampliando a rede de apoio.

Esta pesquisa iniciou nos meados dos anos de 2006. O projeto inicial trazia uma matriz muito parecida com a investigação feita anteriormente sobre violência relacionada ao trabalho de bancários na Bahia. Foram experiências diferenciadas que exigiram ao longo da investigação a mudança de estratégias imposta pelo campo. Investigar motoristas de táxi na cidade de Salvador aos poucos foi se tornando mais complexo do que o esperado. O campo logo se tornou imenso, difuso, diverso e exigindo readequações dos objetivos iniciais e redimensionamento do que poderia compreender como o campo da investigação.

Percebendo o tamanho e a diversidade, passei a recortar geograficamente a cidade a partir da presença ou ausência de taxistas em determinadas regiões administrativas que compõe a cidade de Salvador. Mais tarde, essa divisão deu lugar a outro parâmetro que foi a tipologia dos pontos de táxi. Foram mapas e mapas, desenhos dos pontos, dos motoristas e muita simulação da movimentação deles. Aos poucos percebi que a diversidade era a razão de conflito entre o campo e a pesquisadora. Os roteiros previamente elaborados não eram mais que norteadores da minha escuta e registro diante de uma narrativa livre que os atores impuseram ao processo de investigação. Eles não aceitaram ficar de fora quando eu entrevistava um dos colegas e a entrevista passou a ser em grupo.

Os taxistas com suas habilidades de comunicação desenvolvidas como verdadeiros contadores de estórias e histórias me ensinou a rever técnicas e construir com eles o conhecimento respeitando o jeito de narrarem suas histórias, com pouquíssimas intervenções minhas. Mas, apesar dessa habilidade, também presente na conquista da clientela, os taxistas mostraram-se bastante desconfiados e só começavam a falar com desenvoltura quando um conhecido deles me apresentava ao grupo dando um aval de credibilidade. Assim, a conversa desencadeava em ricas narrativas.

Uma das técnicas que estava prevista foi o mapeamento cognitivo da violência na cidade de Salvador referida pelos taxistas por entendê-los como profissionais capazes de manter em alerta as antenas que captam diversas ocorrências no dia a dia da cidade. Os taxistas rejeitaram a utilização dos mapas da cidade. Eles exigiam outras técnicas, negaram os mapas de todos os modelos que levei (turísticos, viários, por regiões ou completos da cidade). Quando eu pedia para apontar no mapa as regiões, bairros que consideravam perigosos em relação ao risco de vitimização por violência abandonavam o papel e seguiam contando histórias que se entrelaçavam em várias outras. Literalmente “*..saíam por uma porta e entrevistavam por outra...*”, continuavam contando casos que proporcionaram uma riqueza de detalhes que se misturavam sem que desse sinais de exageros, mentiras, emoções, mas demonstrando que as coisas aconteciam todos os dias e eles sabiam de tudo que se passavam com os colegas - afirmando a eficácia da comunicação entre eles. O curioso é que os casos tinham em sua maioria como protagonistas da vitimização ou das ações agressivas de defesas “o colega”. Os relatos de experiências próprias somente apareciam quando eu fazia a pergunta.

As experiências próprias, naquele momento recontadas, provocavam mudanças corporais durante a narrativa: falava pausadamente, começava com voz baixa e evitando olhar para mim, os gestos pareciam organizar tudo no corpo e em volta para começar a tarefa de narrar. Essa tensão foi percebida, principalmente, quando as entrevistas ocorreram individualmente, pois quando aconteciam em grupo de taxistas contavam com certo humor, ter ficado sem carro e roupas depois do assalto tornava motivo de risos. Ao comparar com os relatos individuais interpretei como uma forma de afirmação de coragem, enfretamento e resolução do trauma, mas principalmente a não demonstração de fragilidade diante dos colegas. E falavam rindo “(...) *depois do caso passado a gente até pode rir, mas na hora lá é diferente*” (N.E., 46 anos, taxista). Quando a narrativa é experiência que ocorreu com colega às expressões demonstraram respeito, solidariedade, apesar de sempre ter comentários que analisam o comportamento dos taxistas ora recriminando ora aprovando atitudes.

Quando tomei consciência da fluidez, extensão e dinâmica do ambiente de trabalho dos taxistas o susto e sensação de impotência surgiu angustiando ao mesmo tempo em que o desafio encantava. A imagem do ambiente de trabalho ganhava uma visão aérea (visto de cima), horizontalizada (pelo sistema viário) e localizada (nos pontos e dentro do carro) construindo uma tridimensionalidade onde o objeto está em movimento. Observar taxistas exigia concentrar nas dimensões de tempo e espaço.

O ambiente de trabalho eram diversos pontos e estacionamentos, todo o sistema viário disponível para circulação de um táxi e com deslocamento e direção definida pelo passageiro. Inicialmente percorri as várias regiões da cidade identificando a presença dos taxistas em toda a cidade. Circulei, principalmente, pelas vias principais e adentrando algumas vias locais de difícil circulação de carros como no bairro de Brotas. Os 706,8 Km<sup>2</sup> de extensão territorial da cidade de Salvador me assustaram. Aos poucos fui percebendo que os taxistas poderiam circular e extrapolar os limites circunscritos da cidade, mas não eram vistos com a mesma concentração em todas as regiões. O que me auxiliou a repensar e diminuir a ansiedade de domínio geográfico do campo. A identificação de lugares fixos e não fixos dos taxistas como dinâmica do ambiente de trabalho passou a ficar mais claro quando passei a entrevistar nos pontos de táxi. Com isso fui fazendo uma leitura dos diferentes pontos e redimensionando territorialmente o

campo de ação da pesquisa de acordo com características dos pontos e subcategorias de taxistas existentes.

A diversidade é o ponto chave para compreensão da estrutura e cultura no trabalho dos motoristas de táxi. As dimensões econômicas (patrimônio e status financeiro), de autonomia (relação de trabalho), de gênero (supremacia masculina), de organização coletiva (associações e cooperativas) tornaram-se indicadores da segmentação da categoria.

Busquei um tanto de Geertz (1991) para entender a necessidade do esforço intelectual pra estabelecer técnicas, selecionar informantes, definir o campo. Para especular e analisar as narrativas (ADAM e REVAZ, 1997) foi essencial para definir a técnica de organização do material transcrito e interpretação dos constructos. Becker (2008) auxiliou-me compreender a formação de imagens durante todo o processo de investigação para que os textos possuam a descrição dessa imagem desfeita, refeita e reconstruída na produção textual. Canevacci (1997), Santos (2004) e Serpa (2006) foram importantes para o redimensionamento do campo de investigação tornando o espaço geográfico capaz de ser reproduzindo cognitivamente ganhando novas dimensões e possibilidades.

Ao final da pesquisa, provavelmente um sentimento freqüente entre pesquisadores, o campo vai apresentando outros tantos possíveis, acrescentando abordagens, conceitos que se ampliam ganhando novas possibilidades. O olhar etnográfico parece ser sempre inacabado descobrindo novas perspectivas de continuar a investigação, mas o tempo da pesquisa precisa ser acabado, finito e o sentimento de luto e perda precisa ser enfrentado. Com essa experiência pretendo mais do que construir conhecimentos sobre a vitimização da categoria, mas assumir o caráter exploratório que esta pesquisa adquiriu em sua conclusão abrindo perspectivas para variadas possibilidades de investigação. Assim, estou me despedindo do produto que deve ser sempre inacabado por natureza, mas que traz contribuições científicas, acadêmicas e sociais para as pessoas que circulam diariamente interagindo com diversos personagens que compõe as cenas urbanas, entre eles os taxistas. Os taxistas são vistos como “psicólogos”, “conselheiros”, “trogloditas”, “mal educados”, “companheiros”, “solidários” o que os torna mais curiosos e interessantes.

Como pesquisadora a experiência ultrapassou aos objetivos científicos, acadêmicos e adentrou de forma decisiva na compreensão do mundo em que estou inserida, do qual faço parte com tantos “outros” em um movimento existencial.



## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem por objetivo contribuir para a discussão sobre um tipo de violência que vitimiza trabalhadores durante o seu exercício profissional, assim como descrever e analisar as estratégias de proteção e segurança utilizadas por eles. Mais especificamente, tal proposta tem como centralidade a investigação teórica e empírica voltada para a construção do conhecimento sobre tipos, formas e efeitos da violência relacionada ao trabalho dos motoristas de táxi na cidade de Salvador e estratégias adotadas por eles como formas de defesa.

A pesquisa apresenta e discute eventos criminosos contra taxistas que ocorrem em grandes centros urbanos, mais particularmente em Salvador, a partir da visão do trabalhador que tem como rotina diária a circulação pelas vias públicas e a observação aguçada das cenas urbanas. Enfocamos a descrição e a compreensão das características do ambiente, processo e organização do trabalho dos taxistas, bem como as experiências de vitimização por violência relacionada ao trabalho e as defesas informais e formais construídas por eles.

Busca ainda compreender como os trabalhadores enfrentam a realidade imposta pelas condições estruturais e culturais da ocupação como dimensões que podem oportunizar e potencializar a exposição ao risco de violência. A estrutura é aqui entendida como um conjunto de condições materiais e não materiais que ordenam, regulam e reproduzem a vida social (GIDDENS, 1984); e como cultura ocupacional, as ações que englobam práticas, conhecimentos, valores, crenças, comportamentos, comunicação, normas, estigmas, princípios éticos, de gênero e símbolos que são reconhecidos e partilhados por membros de um grupo ocupacional (WHITE e DILLINGHAM, 1973; CRESPI, 1997).

Pressupomos que a situação de exposição ao risco de violência exige alterações na rotina diária e a construção de mecanismos defensivos e protetores para manter-se na profissão. Então, de acordo com significados atribuídos às agressões e efeitos dos crimes cometidos contra a categoria profissional em estudo, descreveremos as estratégias utilizadas pelos taxistas como meio de proteção e segurança, tanto numa

perspectiva individual quanto coletiva, as quais denominamos como defesas a partir dos conceitos desenvolvidos por Felson (2005).

Vários estudos realizados no Brasil têm evidenciado que a violência afeta a população de modo desigual, gerando riscos diferenciados em função de gênero, etnia, ciclo de vida, ocupação e espaço social/cultural. Os estudos epidemiológicos têm explorado a mortalidade, apesar da real subnotificação dos eventos. No entanto, permanece incógnita a extensão e a variedade dos efeitos dos eventos não letais que certamente ultrapassam os impactos orgânicos, atingindo a vida social, cultural e econômica individual e coletiva das vítimas (PAIM, 2000; NORONHA, 2000; PAES-MACHADO E LEVENSTEIN, 2001; RICCIO DE OLIVEIRA, 2005; SOUZA, 2006).

Até a década de 1980, a violência no Brasil foi tratada como interesse prioritário da área de segurança pública e do direito criminal. Atualmente, devido ao grande número de vítimas e à gravidade das sequelas físicas, psicológicas e sociais, a violência passou a ser um problema de saúde pública incontestável, revelado através do perfil de morbi-mortalidade em nosso País (NUNES, 1999; SANTOS, 1999; WAISELFISZ, 2007)<sup>1</sup>.

Compreendemos que a definição de violência torna-se um campo escorregadio, movediço e dinâmico. As representações dependem de onde e quando ocorrem os atos de violência e os significados atribuídos pelos envolvidos e pela sociedade. A depender do contexto cultural e social, aquilo que pode ser considerado como ato de violência

---

<sup>1</sup> A violência vem causando impactos desastrosos, repercutindo em incrementos necessários para as vítimas com vistas a ações de controle da criminalidade. Segundo cálculos do Banco Interamericano de Desenvolvimento, estima-se que 3,3% do PIB brasileiro são gastos com custos diretos da violência, percentual que sobe para 10,5% quando se incluem custos indiretos. A magnitude da situação de violência que ocorre no Brasil é revelada pelos indicadores tanto epidemiológicos quanto criminais a respeito dos efeitos letais e não letais, colocando o Brasil numa posição assustadora. Uma das principais causas de mortalidade (causas externas) onde se incluem homicídios, suicídios e acidentes. As taxas de mortes por causas violentas nos principais centros urbanos brasileiros estão entre as mais altas do continente americano, expressando uma tendência de crescimento desde a década de 1980 (PAIM, 2000; SOUZA, 2006). Segundo Souza (2006), os dados do Ministério da Saúde informam que, no Brasil, o coeficiente de mortalidade por causas externas passou de 59,0 mortes por 100 mil habitantes na década de 1980 para 72,5 em 2002.

para um grupo pode não ser para outro, assim como o nível de tolerância também se diferencia no contexto em que acontece (MINAYO, 2005).

Concordamos com Stanko (2003) quando afirma que a dificuldade em definir violência passa pela compreensão do contexto e variadas classificações; bem como o significado que os participantes agregam ao episódio violento tanto para si como para os outros; e ainda, a complexidade entre a gravidade atribuída à agressão e impacto da vitimização. Então, entende-se que o cerne da questão está no significado que é dado pela vítima, pelo agressor e pela sociedade, evidenciando que as definições em torno da violência devem alcançar dimensões de um fenômeno social e não como fato isolado em si.

Para tornar mais clara a noção de violência e demarcar as particularidades da violência que vitimiza trabalhadores, trazemos à tona as considerações discutidas por Paes-Machado (2006) sobre a intencionalidade da ação e contexto socioinstitucional; e por Bobbio (2000), o impacto dos efeitos. Os autores definem violência como o uso ou ameaça do uso da força com a intenção de causar dano (físico, psicológico, patrimonial, social) e imobilizar e manipular o corpo do outro, contra vontade da vítima, com o objetivo de ameaçar, coagir, ofender, ferir, destruir, suprimir bens. A violência pode ser compreendida como direta (quando atinge diretamente o corpo da vítima) ou indireta (medida de coação, contenção, privação, ameaça, subtração e danificação de bens materiais). A OMS (2001)<sup>2</sup> acrescenta que as vítimas podem ser pessoas ou populações, a depender da extensão que os efeitos do ato de violência podem provocar.

Entre as variadas modalidades de expressão da violência, identifica-se a violência relacionada ao trabalho, que, apesar de não se tratar de um fenômeno novo, só recentemente vem atraindo a atenção de estudiosos para a compreensão dos efeitos econômicos, sociais, ocupacionais e, principalmente, sobre a saúde dos trabalhadores vitimizados ou expostos ao risco (BIRENBAUM, 2005).

Os órgãos internacionais – principalmente o Instituto Nacional de Saúde e Segurança Ocupacional – NIOSH, nos Estados Unidos, e a Organização Internacional do Trabalho – OIT intensificaram os estudos sobre o tema a partir da década de 90,

---

<sup>2</sup> Para o Ministério da Saúde, a violência é compreendida como “evento representado por ações realizadas por indivíduos, grupos, classes, nações que ocasionam danos físicos, emocionais, morais ou espirituais a si mesmo ou a outros” (BRASIL, 2001).

atribuindo a violência ao processo de precarização das condições de trabalho nas sociedades modernas (NIOSH, 1996; ILO, 1999; BUDD, 2001; BIRENBAUM, 2005).

Órgãos como a NIOSH<sup>3</sup> (1997), ILO<sup>4</sup> (2000), CGSST<sup>5</sup> (2001) e autores como Perrone (1999), Leather et al (1999), Di Martino (2000), Paoli (2001), seguem de uma forma geral a noção sobre esse tipo de violência desenvolvida pela NIOSH. As definições partem de uma discussão didática das formas e tipos de violência que ocorrem nos ambientes de trabalho, assim como apresentam uma classificação epidemiológica sobre as formas de vitimização. Define como violência no trabalho todo incidente ou situação em que trabalhadores são vítimas de comportamentos ameaçadores ou ataques danosos em circunstâncias ocorridas no trabalho ou relacionado a ele, e que implique risco explícito e implícito sobre a segurança e o bem-estar do trabalhador.

Os órgãos e autores acima referidos utilizam uma classificação das situações que tipificam a violência relacionada ao trabalho como: violência física, psicológica, sexual, além de daquelas advindas de modelos gerenciais.

A violência física estaria associada a agressões físicas, comumente ocorridas durante roubos ou assaltos, brigas cometidas por pessoas de fora do ambiente de trabalho ou por colegas de trabalho. A violência psicológica está atrelada a questões advindas dos modelos e conjuntura organizacional das empresas, sendo as mais comuns agressões verbais, intimidações, maus-tratos, perseguição individual e coletiva ocasionadas pelo uso abusivo de poder, assim como situações de conflito entre colegas<sup>6</sup>. Por fim, a violência sexual, caracterizada por formas físicas (toques sem a permissão do outro) ou psicológicas (olhares, gestos, verbalização), sendo mais frequente contra mulheres (LEATHER et. al, 1999; DI MARTINO e CHAPELL, 1998; PAOLI, 2000; CGSST, 2001).

Para a Organização Internacional do Trabalho – OIT, a violência relacionada ao trabalho inclui uma variedade de comportamentos frequentemente associados a atitudes

---

<sup>3</sup>NIOSH – National Institute for Occupational Safety and Health.

<sup>4</sup>ILO – International Labour Organization

<sup>5</sup>CGSST- Chaire en Gestion de La Santé et de La Sécurité Du Travail.

<sup>6</sup>No Brasil, aproxima-se das definições de assédio moral no trabalho e Nascimento (2003) evidencia que durante assaltos e seqüestros de bancário provocar o medo através de pressões e ameaças psicológicas têm sido intensamente utilizadas por criminosos.

culturais que tornam mais complexa a sua definição. Acrescenta ainda que ações agressivas menores, repetidas cumulativamente, podem constituir sérias formas de violência, sendo que apenas um único episódio pode desencadear efeitos severos para a vítima (NEUMAN e BARON, 1998; ILO, 1999; LEATHER et. All, 1999). Estudos de vitimização de motoristas de táxis no Canadá e na Austrália revelam que aproximadamente 80% dos entrevistados foram vítimas de agressão verbal e gestual, e 90% tiveram perdas financeiras pelo pagamento sonegado pelo passageiro (STENNIGN, 1995; PERRONE, 1999). No Brasil, esse tipo de agressão é conhecido como “calote” (ROCHA, 2004). Os mesmos estudos revelam um baixo registro de queixas policiais e busca de assistência social e de saúde.

Não deixando de considerar a relevância da violência estrutural no trabalho<sup>7</sup>, essa pesquisa adota e se orienta pelo conceito de violência vinculado aos processos sociais de vitimização e atos de agressão marcados pela intencionalidade e tratados pela criminologia. Essa é uma decisão que parece melhor se adequar à compreensão das formas específicas de manifestação da violência na pós-modernidade, tendo como foco os efeitos e formas de atos violentos que não se originam nos ambientes de trabalho, mas que encontram neles condições que oportunizam ou determinam o risco de vitimização de trabalhadores durante o exercício da atividade de trabalho ou relacionada a ela.

Pesquisas realizadas no Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal da Bahia, por Paes-Machado (2001), Nascimento (2003) e Riccio de Oliveira (2004) partem da compreensão da violência relacionada ao trabalho<sup>8</sup> como parte da exacerbação da violência nos grandes centros urbanos, que não poupa os ambientes de

---

<sup>7</sup> Em relação à violência no trabalho, existem definições que estão atreladas a modelos gerenciais e organizacionais que favorecem ou negligenciam os fatores de risco de acidentes e doenças no trabalho, como discutido por Dejours (1994), Machado e Minayo-Gómez (1994), Campos (2003) sobre a violência no trabalho vinculada ao modo de produção e organização do processo de trabalho e cargas psíquicas negativas geradas pelas condições impostas no ambiente de trabalho. Tal abordagem apresenta um entendimento da violência e trabalho associado a questões estruturais.

<sup>8</sup> Adotamos nesta pesquisa o termo *violência relacionada ao trabalho* com a finalidade de ampliar a compreensão do evento ocorrido em situação de trabalho, ou seja, durante o exercício da atividade laborativa ou em situação associada às funções de trabalho. Outros termos como *violência ocupacional*, *violência no trabalho* ou *violência em ambiente de trabalho* são empregados por diferentes organismos internacionais e estudiosos do assunto, existindo uma convergência nas definições adotadas pelos autores (NASCIMENTO, 2003).

trabalho e atinge diferentes categorias profissionais, de variados ramos de atividade, com tipos de agressão coerentes com o contexto urbano e condições de trabalho que favorecem a exposição a fatores de risco. Neste contexto, as formas e efeitos da vitimização são contabilizados como perdas de menor e maior gravidade contra a saúde, a identidade social e profissional, afetiva, econômica dos trabalhadores, podendo estender-se às vítimas indiretas, como os familiares.

Nessa perspectiva, entende-se como violência relacionada ao trabalho toda e qualquer violência que adentra os ambientes de trabalho, vitimizando trabalhadores durante ou relacionado ao exercício ocupacional. Esse tipo de agressão ocorre de forma intencional, o que se diferencia de agressões não intencionais como os acidentes. As condições do ambiente de trabalho e o contexto socioinstitucional favorecem as agressões de tipos e formas diversas, podendo ser cometidas por colegas ou por pessoas externas à organização (PAES-MACHADO, 2001).

Alguns pesquisadores evidenciam que a violência intencional no trabalho está relacionada ao crescimento da economia de serviços no capitalismo atual. Os centros urbanos seriam, pois, o espaço de exacerbação máxima desse fenômeno. Tais episódios favoreceram a concentração e a atenção de pesquisadores, possibilitando a compreensão de fatores que explicam o crescimento da violência relacionada ao trabalho não como episódios individualizados, mas como fenômeno social numa edição estrutural e estratégica, atrelado a questões de ordem econômica, organizacional, cultural e social mais ampla, ou seja, enquanto processo que se constitui historicamente (SANTOS, 1999; FREITAG, 2002; MINAYO e Cols., 2003; PAES-MACHADO, 2006).

As cidades têm sido palcos do processo civilizatório desde o século XVIII. Simmel (2005) as descreve como cenários que intensificam o desenvolvimento do anonimato e da impessoalização, sendo o contato cotidiano entre estranhos nos espaços públicos marcado pela combinação entre proximidade física e distância social, uma ambiguidade, para o autor, que é constitutiva do moderno, mas que ocasiona a criação de modos e estilos de vida marcados por atitudes de reserva perante um mundo hostil, objetivado e com tantas e rápidas mudanças (FRÚGOLI JR., 2005). Nesse contexto ambiental, observamos que os motoristas de táxi apresentam respostas comportamentais e culturais para enfrentamento da sensação de insegurança, adequando as rotinas diárias

às situações de risco a partir da compreensão da dinâmica e transformações observadas nas cidades de médio e grande porte (GAMBETTA E HAMIL, 2005).

Os taxistas, dentre outros profissionais, desenvolvem suas atividades de trabalho nas ruas da cidade, tanto em pontos fixos quanto circulando pelas vias públicas. Durante o seu processo de trabalho, permanecem sozinhos e desprotegidos, fazendo o transporte de passageiros, em sua maioria pessoas desconhecidas ou estranhas (ROCHA, 2004). Ao mesmo tempo em que significam sobrevivência na profissão, os estranhos desencadeiam uma espécie de jogo de confiança (GAMBETTA E HAMIL, 2005), já que tanto pode ser um passageiro potencial quanto um agressor.

No setor industrial, podemos visualizar ambiente constituído de um *layout* em um determinado espaço geográfico delimitado, composto de recursos físicos e materiais para o trabalho e, geralmente, protegido contra a entrada de pessoas estranhas. A imagem frequente de um ambiente de trabalho refere-se a lugares confinados e protegidos contra a entrada de pessoas que não estão envolvidas direta ou indiretamente com o processo de trabalho. No setor de serviços, no qual está incluído o de transportes, as atividades envolvem contato com o público, agregando o diferencial de não oferecer a possibilidade de selecionar ou até rastrear criminosos disfarçados de clientes, tornando essa condição um dos fatores de risco de violência (CHAPELL, 1998).

Neste contexto, o ambiente de trabalho é considerado o espaço onde a atividade se concretiza, sendo aí incluída a análise dos elementos presentes na atividade de trabalho, como instrumento/equipamento, meios de produção, processo de trabalho e produção, objeto, produto, aspectos organizacionais, tendo sempre como centralidade a atividade humana (força de trabalho) (LAURELL E NORIEGA, 1989). Geralmente, trazem a noção de espaços reservados, com estruturas físicas definidas, onde trabalhadores sentem-se acolhidos por uma estrutura, organização produzida e reconhecida socialmente (GOFFMANN, 2001).

Para o trabalhador que tem como ambiente de trabalho os espaços públicos, nos obriga a redefinir, repensar e reconfigurar o ambiente de trabalho enquanto o espaço físico ou virtual onde o trabalho acontece (DURÃES, 2006; LANCMAN et. al., 2007). Quando tomamos como referência o ambiente de trabalho dos motoristas de táxi, exige-se aqui uma visão ampliada, perseguindo uma variedade de ambientes onde ocorrem as

tarefas diárias em um dinamismo que inclui mudanças geográficas em espaços de tempo muito curto. Nos pontos, nos estacionamentos de táxi, nas ruas da cidade são onde ocorre o trabalho dos taxistas (ROCHA, 2004; VILAR 2004). E nesse sentido delimitamos o ambiente de trabalho dos motoristas de táxi numa circunscrição que coincide e pode extrapolar as dimensões territoriais da cidade.

Adotamos como composição do ambiente de trabalho dos motoristas de táxi os espaços públicos da cidade (as ruas, paradas, estoques); o carro como equipamento onde se encontra definido o posto de trabalho (onde a atividade de trabalho ocorre) que sofre influências de fatores internos (dentro do carro) e fatores externos (espaço público) na interação com o meio; e como produto o transporte de passageiros.

Em Salvador, a partir do final do século XIX, as experiências de trabalhadores nas ruas da cidade se intensificaram, período que coincide com a reorganização da mão de obra escrava para uma massa trabalhadora considerada “livre”. O trabalho autônomo nada tinha de realmente livre, mas foi uma oportunidade para expansão dos trabalhadores de rua. Ao mesmo tempo em que as cidades cresciam para acolher os senhores latifundiários em busca de fomentar seus negócios, surgem os choferes de praça ou particulares, que passam a ocupar esse cenário realizando o transporte entre pontos que se tornavam cada vez mais distantes. Aos poucos, Salvador enche-se de bondes e carros de praça; mais tarde, os bondes desaparecem diante dos ônibus coletivos. Os carros de praça modificam seus modelos e regras de funcionamento e tornam-se táxis, ocupando definitivamente o cenário urbano até os dias de hoje, e sem perspectiva de desaparecerem (DURÃES, 2006).

Nas cidades, o sistema viário e equipamentos arquitetônicos públicos ou privados vão compor o ambiente onde desenvolve o trabalho dos motoristas de táxi. O táxi se insere no dia a dia da vida urbana. E é no espaço público que enfatizaremos nossas descrições, pois é o lugar onde acontecem os “estranhos encontros” (ROCHA, 2005) entre motoristas de táxi e passageiros conhecidos e desconhecidos, e onde se desdobram os conflitos entre a noção de confiança no outro e busca de defesas (FELSON, 2006) para proteger-se dos agressores, estes fingindo ser passageiros de boa fé (GAMBETTA e HAMILL, 2005).



A jornada diária de trabalho dos taxistas ultrapassa às 12 horas, sendo comum trabalho intenso durante feriados e finais de semana, quando a demanda, sazonal, se amplia. Nos centros urbanos, a disponibilidade dos serviços de táxi se estende pelas 24 horas. São, portanto, frequentes as jornadas que invadem a noite seguindo pela madrugada. Existem taxistas que, pela procura de melhores preços da tarifas dos serviços de transporte praticados nesses horários, preferem trabalhar durante a noite e na madrugada (MAYHEW, 2000; ROCHA, 2004; VILAR, 2004). O padrão dos homicídios acontece em sua maioria durante os horários noturnos/madrugada e nos finais de semana (WAISELFISK, 2007; FREITAS E PAIM, 2000).

Segundo (SOUZA, 2006), é nos espaços públicos onde ocorrem com maior frequência os atos criminosos, havendo maior probabilidade de vitimização por violência. Quando são incluídos indicadores como gênero masculino, adulto jovem, tempo de permanência nas ruas e horários noturnos e madrugada, o grau de exposição ao risco aumenta consideravelmente.

Para garantir a sobrevivência nas ruas, os taxistas desenvolvem a habilidade de escanear os espaços públicos e privados que compõem os seus trajetos de trabalho. Uma espécie de rastreamento sutil e amplo, sendo essa habilidade, segundo Gambetta e Hamill (2005), essencial para a sobrevivência na profissão e, em alguma medida, critério de seleção. Os autores acreditam que somente aqueles capazes de desenvolver e aplicar essa sabedoria de pensar, estar e agir nas ruas permanecerá na profissão.

A sociedade estabelece os meios de categorizar as pessoas e o total de atributos considerados como comuns e naturais para os membros de cada uma dessas categorias. Os ambientes sociais estabelecem as categorias de pessoas que têm probabilidade de ser neles encontradas. As rotinas de relação social em ambientes estabelecidos nos permitem um relacionamento com “outras pessoas” previstas sem atenção ou reflexão particular. Então, quando um estranho nos é apresentado, os primeiros aspectos nos permitem prever a sua categoria e os seus atributos, a sua “identidade social”- para usar um termo melhor do que “*status social*”, já que nele se incluem atributos como ‘honestidade’, da mesma forma, que atributos estruturais, como “ocupação”. (GOFFMAN, 1988, p.11-12).

Diante do estranho, essas habilidades são desenvolvidas, principalmente, através da experiência acumulada, tornando-os verdadeiras antenas em intenso estado de alerta para captar sinais de risco e adotar medidas que evitem a concretização da ação criminosa ou agressões diversas contra os motoristas de táxi. A motivação para o desenvolvimento dessa habilidade deve-se a questões não só de segurança, mas também

de mercado, aguçando a capacidade de perceber potencial passageiro e venda do serviço de transporte. Nas cidades brasileiras, o conflito entre ganhos financeiros e garantia de segurança torna-se um desafio para a tomada de decisão, pois, associados aos ganhos, vêm também as situações de risco como o trabalho noturno ou corridas para locais de difícil acesso ou territórios controlados por facções criminosas (ROCHA, 2004, VILAR, 2004, GAMBETTA E HAMIL, 2005).

“*Viver é arriscado*”. Essa é uma frase que faz parte do discurso no senso comum e enfatizada por motoristas de táxi como forma de enfrentar as situações de risco na rotina diária de trabalho (ROCHA, 2004). O risco parece fazer parte da vida cotidiana. O que muda é a compreensão que se tem dos danos e a probabilidade de acontecer algo. No senso comum, o risco é compreendido como sinônimo de perigo ou expectativa de algo desagradável, ruim ou indesejado. No campo científico, tem-se como base a probabilidade de um determinado evento acontecer em um determinado período de observação e com uma incidência cumulativa.

A noção de risco perpassa pela distribuição e compreensão da informação sobre a probabilidade de ocorrência do evento, geralmente associado a retornos negativos (perdas ou danos). A magnitude da perda ou do dano vai graduar o risco e condicionar a exposição do trabalhador, influenciando decisivamente na resposta de enfrentamento (MUÑOZ et. al., 2007). É possível entender que há um determinado grau em que os trabalhadores suportam a exposição, percebendo que aumentam as chances e a gravidade dos efeitos em uma parcela que não aceita o risco. Entre os motoristas de táxi, a explicação quanto à exposição de colegas em situação que são consideradas, por eles, arriscadas têm motivações associadas à situação pessoal como, por exemplo, as necessidades financeiras (ROCHA, 2004; GAMBETTA E HAMIL, 2005).

Um ponto de tensão entre os diversos conceitos sobre risco está na tímida ênfase dada à experiência dos grupos populacionais no processo de identificação e reconhecimento do risco, privilegiando mensuração probabilística de um dano/perda baseada em conhecimentos estatísticos. Neste caminho em busca da precisão numérica que ateste os fatos, emergem divergências entre entendimento científico e senso comum, que deveriam estar articulados, favorecendo o entendimento da percepção e significados adquiridos por diferentes grupos. Nesse sentido, a classificação e distribuição em níveis

de magnitude, gravidade e extensão devem ser consideradas integrando o saber científico e a percepção daqueles que estão expostos ao risco.

Aqui adotamos a ideia que associa a probabilidade da ocorrência de evento não desejável, sendo mensurado por fontes estatísticas e analisada a partir das experiências referidas, considerando a esfera da significação e sentidos atribuídos social e culturalmente por indivíduos e grupos sociais inseridos em determinados contextos.

A avaliação do risco está relacionada diretamente com o retorno, ou seja, os danos/perdas potenciais. Para avaliar, é observada a magnitude, as chances de ocorrer, o grau de exposição interagindo com a possibilidade de controle, o comportamento individual e coletivo adequado, os recursos disponíveis e a informação completa, confiável e reconhecida pelo grupo, sendo esse conjunto essencial para definir a tomada de decisão (SIQUEIRA, 2000; RANGEL, 2007).

Gambetta e Hamil (2005) desenvolveram importante pesquisa sobre motoristas de táxi em cidades com características que diferenciavam os riscos de vitimização desses profissionais por violência relacionada ao trabalho. Uma das cidades foi Nova Iorque, grande centro urbano, lugar de intensa visitação e comercialização, ícone de civilidade e violência urbana. A outra cidade é Belfast, na Irlanda do Norte, marcada por conflitos entre grupos sectários. São duas realidades em que os autores demonstram as variadas formas de perceber e gerenciar o risco e proteger-se de possíveis ataques. A pesquisa fornece descrição detalhada sobre como motoristas de táxi pensam e agem para proteger-se nas duas cidades. E argumenta que, apesar das diferenças entre as cidades, foi possível identificar que os motoristas possuem raciocínio altamente sofisticado no manejo do risco de vitimização.

A violência é considerada um dos estressores mais importantes, pois, para minimizar ou prevenir os seus efeitos, é exigido um grande esforço psicológico (DEJOURS, 1994; KAPLAN e SADOCK, 1999; BALLONI, 2001). É comum o registro de vitimizações repetidas, múltiplas e recidivas. As repetidas se dão quando a vítima passa por experiências de vitimização semelhantes em um determinado espaço de tempo. As múltiplas referem-se a diferentes formas de vitimização, podendo ser cumulativas ou de evento único. As recidivas são as recorrências de experiências exatamente como aconteceram anteriormente (GARRIDO et. al., 2006).

Souza (2005) aponta que os sinais considerados como legítimos do arquétipo masculino entre os brasileiros assenta a ideia de que homens não choram, não sentem medo, não demonstram sentimentos, são capazes de arriscar-se diante do perigo, demonstrar coragem, ser/estar ativos. A masculinidade está atrelada a símbolos como armas de fogo, carros, esportes radicais, e os espaços públicos também fazem parte desse universo. Esses parâmetros precisam ser revistos diante do fato de que as variadas masculinidades imprimem outros comportamentos e modos de “fazer gênero” (Messerschmidt, 2003), exigindo a revisão e re-configuração diante das experiências de masculinização que adotam outros recursos.

O processo de masculinização adota estratégia de des-sensibilização e banalização da subjetividade, como num jogo que enfrenta constantes desafios para alcançar o reconhecimento e título do troféu de homem. Souza (2005) observa que as exigências ou provas dramáticas de afirmação da masculinidade, em algumas sociedades ou grupos sociais, podem transformar a conquista da identidade masculina em uma experiência violenta.

O estudo parte do conhecimento da violência relacionada ao trabalho, transitando pelo processo de construção da identidade do indivíduo a partir das experiências com o trabalho, com a organização a que pertence e com a vitimização, ressaltando-se nela a interação com os agressores durante os assaltos, roubos, sequestros e outros tipos de agressão (ZEDNER, 1994; ROCK, 2002).

Os estudos sobre a vitimologia foram iniciados no âmbito do direito penal com o objetivo de conhecer o comportamento da vítima, possibilitando melhor compreender a causalidade do crime e adequá-lo às possíveis punições. A vitimologia como campo de estudo sempre esteve ligada à criminologia. Enquanto a criminologia dedica atenção aos estudos sobre os autores do crime, a vitimologia emerge para dar conta do sujeito passivo do crime – a vítima (AZEVEDO, 1998).

A compreensão de vitimização tem a intenção de extrapolar a noção de dano contra a integridade física e psíquica da vítima, ganhando um formato descritivo e analítico e uma diversidade de consequências atribuídas como formas diretas e indiretas de vitimização. Estas podem ser representadas como prejuízos econômicos, morais, sociais, ocupacionais e na qualidade de vida dos envolvidos. A compreensão da

vitimização de indivíduos e grupos deve estar contextualizada no processo social, cultural e histórico em que as vítimas estão inseridas (MABWBY, 1996; WALKLATE, 2003; PAES-MACHADO e NASCIMENTO, 2006).

Neste caso, compreende-se a vitimização enquanto processos sociais como mecanismos geradores, aspectos conscientes e inconscientes, com efeitos antecipados e não antecipados, mas que estruturam as chances de vitimização de indivíduos e grupos, o que se aproxima da noção de vulnerabilidade (WALKLATE, 2003). Segundo Ayres et. al. (2006), vulnerabilidade é compreendida enquanto condição em que grupos e indivíduos são considerados tolhidos de promoção, proteção e garantia de seus direitos, e na sua capacidade de expressão política. É também entendida como a possibilidade de sofrer danos associados à capacidade para o enfrentamento do risco, considerando essencial a oportunidade de acesso à informação, aos serviços assistenciais, empoderamento (participação política). Portanto, reconhece-se que a condição de vulnerabilidade está associada a fatores estruturais da sociedade (renda, educação, acesso a serviços), às condições fisiológicas, relação de gênero, etnia na sociedade e atinge a esfera das significações tanto quanto aos processos de vitimização.

Os efeitos da vitimização podem ser manifestados de variadas formas, considerando que a violência pode provocar níveis insuportáveis de estresse às respostas do corpo diante da necessidade de adaptações e mecanismos de defesa, tanto das funções físicas quanto psicológicas, sendo que a intensa utilização dos mecanismos pode levar a uma fragilidade nas respostas, podendo manifestar-se em forma de enfermidades, implosão ou a explosão verificadas nos atos de violência (BIRENBAUM, 2005).

Os efeitos sobre a saúde dos trabalhadores vão além dos comprometimentos da integridade física, transtornos de ordem psíquica e social, desde os mais leves aos mais complexos, impulsionando alterações na vida cotidiana das vítimas ou pessoas expostas ao risco, podendo seus efeitos se expandir até os grupos populacionais considerados como vítimas secundárias, sendo manifestados de forma difusa. Tomem-se como exemplo as pessoas que fazem parte do grupo familiar e afetivo da vítima, que começam a perceber as chances de se tornarem vítimas ou sofrer pela vitimização do outro (SOARES e ATHAYDE, 2005). Existem ainda, as repercussões danosas à identidade social e ocupacional que podem resultar na interrupção ou abandono abrupto

de projetos profissionais, e pessoais, associados às experiências de vitimização por violência (NASCIMENTO, 2003).

A sociedade assume custos, direta ou indiretamente, como efeito da situação de violência no País. Esses custos estão representados como prejuízos sociais e econômicos que se distribuem entre pagamentos de benefícios previdenciários e indenizações por incapacidade temporária ou permanente; incrementos financeiros e tecnológicos para os setores de saúde, educação e segurança (DI MARTINO e CHAPEL, 1994; BUDD, 2001; BIRENBAUM, 2005). Neste bojo, incluem-se ainda intervenções voltadas para prevenção, controle e repressão ao crime, bem como assistência e reabilitação tanto das vítimas diretas e indiretas quanto dos perpetradores.

Significados atribuídos ao risco, somando-se a gravidade e a extensão dos efeitos produzidos pela vitimização, tornam-se fatores que provocam respostas individuais e coletivas diante da sensação de medo e insegurança. Os incrementos de proteção, materiais (equipamentos) e não materiais (comportamento) têm sido considerados como produtos desejados pela população (e grupos específicos) na busca pela sensação de segurança pessoal e patrimonial (ADORNO e LAMIN, 2006).

As noções de segurança surgem a partir da identificação de situações consideradas de risco, portanto ela é a resposta à sensação ou ao estado de insegurança que só é percebida diante da probabilidade do acontecimento – o risco. Segundo Zedner (1994), é um conceito complexo, diverso, configurado por práticas materiais através do qual se busca a sensação de segurança. Sendo estas práticas de um estado do ser como meio de obter a finalidade através de condições objetivas e subjetivas de sentir-se e estar “seguro”.

A condição objetiva é referida quando as pessoas estão em condições em que não há identificação de risco, ou seja, não são ameaçadas, ou quando adotam ou dispõem de recursos de proteção suficientes para anular o risco ou ameaça, ou, ainda, quando estão em situações em que o risco pode ser concretamente evitado. Zedner (1994) argumenta que a segurança tem uma relação direta com a existência ou ameaça do crime. Quando ela fala em condições subjetivas do ser, expõe que tem relação direta com sentir-se seguro, livre da ansiedade, do medo - como sentimentos e não realidades objetivas.

Stenning (2006) defende que pensar em segurança remete a compreender conceito de risco que ultrapassa as condições concretas e alcança as dimensões que resultam das percepções individuais, coletivas e do Estado sobre o que é vulnerável (objeto ambicionado, vítimas potenciais, propriedades expostas). Para ele, superestimar a exposição individual e coletiva ao risco é uma tendência que pode implicar no que consideramos ameaça. E, por fim, acredita que a segurança pode ser compreendida como estado de coisas no qual os indivíduos se sentem e estão seguros para viver e desenvolver suas atividades cotidianas.

Os meios descritos por Zedner (2004) para alcançar o estado de ser seguro presumem a obtenção de liberdade objetiva do risco, seja através de medidas de proteção, guarda ou defesa. Enquanto que adquirir o sentimento subjetivo de segurança depende da ausência do medo ou opressão. A segurança absoluta (objetiva e subjetiva) é considerada uma quimera, pois, mesmo que essa fosse atingida, as novas ameaças a tornam uma busca inconclusiva, exigindo uma permanente vigilância. Diante do risco objetivo, as pessoas adotam medidas de controle e combate que em outras circunstâncias seriam indefensáveis.

A segurança é entendida como um modo de construir e responder a problemas sociais. As medidas de segurança podem ser classificadas como institucionais e pessoais. As institucionais são realizadas por meio de empresas do setor privado e pelo serviço público, mediante o Ministério da Justiça e Secretaria de Segurança Pública (MESQUITA NETO, 2006).

Com a finalidade de alcançar a segurança, “o estado de sentir-se seguro”, os motoristas de táxi adotam um conjunto de medidas de resposta à exposição contínua ao risco de vitimização por violência durante a jornada de trabalho, sendo consideradas como formas de defesas.

Lysaght e Basten (2003) apresentam a importância de táticas ou estratégias para movimentar-se em espaços públicos considerados como territórios hostis na cidade de Belfast<sup>9</sup>. A pesquisa revela como indivíduos e grupos passam a desenvolver táticas racionais e inteligentes de usar os espaços públicos como estratégia de gerenciar o risco

---

<sup>9</sup> Belfast cidade da Irlanda do Norte marcada por conflitos entre grupos religiosos (católicos e protestantes).

de ataques. As táticas são baseadas em: a) evitar atrair a atenção, não ser notado para não provocar; b) reduzir a previsibilidade da rotina diária, modificando rotas e horários, evitando confrontos; e c) espécie de manual não escrito que traz recomendação de como definir os espaços nos quais se pode ou não circular, e determinar o comportamento individual adequado nos espaços públicos.

Autor de teorias integradoras como compreensão do crime e oportunidade (COHEN E FELSON, 1981), Felson (2006) faz uma importante ilação sobre as condições estruturais das atividades sociais. Segundo ele, a vida moderna produz mudanças na vida diária das pessoas, o que favorece o incremento da criminalidade. As rotinas diárias, principalmente de trabalhadores, incluem longos períodos fora da residência e intensificam o fluxo e a permanência de muitas pessoas em espaços públicos. Os autores referem que, dentre outros fatores, esses oportunizam as ações criminosas devido à fluência de espaço e tempo permitindo interação a suscitar: a) delinquentes motivados; b) objetos e vítimas adequadas; e c) ausência de guardiães ou recursos protetores eficazes. Essa teoria permite dialogar com as condições estruturais e culturais da rotina de trabalho dos motoristas de táxi, permitindo a compreensão dos processos de vitimização destes trabalhadores.

Na publicação *Crime e Nature*, Felson (2006), a partir de uma abordagem ecológica, busca na biologia (fauna e flora) os mecanismos defensivos e de sobrevivência utilizados no enfrentamento das adversidades ambientais e compara com as formas de defesas adotadas entre as pessoas diante de situações de risco e/ou durante experiências de vitimização. Nessa teoria, as defesas são classificadas como primárias e secundárias.

As defesas primárias são ações a que as vítimas recorrem para se defender contra o crime, espécies de táticas ou estratégias que antecedem a ocorrência do crime, geralmente depois de detectada uma propriedade de ofensa contra adversários. São consideradas como medidas de proteção. Já as defesas secundárias são realizadas após detectada a situação de risco.

As defesas primárias são classificadas em três tipos e correspondentes subdivisões. A primeira é a *ocultação*, que pode ser entendida como comportamento de *evitar* (andar em áreas mais seguras e evitar certas pessoas) ou *camuflagem* (usar



acessórios, vestuários que pareçam ser outra pessoa). O segundo tipo é a *dissuasão*, que se divide em reputação pessoal (desenvolver reputação de forte); mimetismo ou imitação (fazer cara de durão); mimetismo *mülleriano* (usar cores de gangues); advertência (colocar sinal de cão perigoso). O terceiro tipo é a *opressão*, dividindo-se em defesas físicas (uso de fechaduras, barreiras, armaduras); defesas grupais (andar em grupo, ações coletivas); superação (de roubos).

Os motoristas de táxi recorrem, segundo Gambetta e Hamil (2005), a um jogo de confiança entre passageiro e taxista como estratégia de defesa. A categoria “confiança” transversaliza o pensar e agir do trabalhador diante do convívio diário com risco de ataques praticados por pessoas que se passam por passageiros bem intencionados. E é considerada como uma “*ação com expectativa de resposta positiva do outro. Caso não atenda a esta expectativa, não se confirma a relação de confiança*”.

Existe, também, a negação do risco pelos taxistas, principalmente de Nova Iorque, já que os taxistas consideram o risco de violência como inevitável, diante da elevada probabilidade de ser atacado naquela cidade. Essa condição fragiliza o jogo de confiança e se transforma em “jogo de azar e sorte”. O que difere da realidade na cidade de Belfast, onde as probabilidades de ataques tornam-se menores por haver um senso comunitário de limites religiosos eficazes para evitar os confrontos. Ao mesmo tempo em que a pressão de ganhar dinheiro é muito forte, a pressão por evitar o perigo é igualmente forte e nunca adormece.

Gambetta e Hamil (2005), apesar de não utilizarem como referência a teoria das defesas de Felson (2006), apresentam variadas estratégias utilizadas entre taxistas como medidas de evitar a vitimização por ataques violentos. As ações desenvolvidas pelos taxistas das duas cidades são voltadas para evitar o perigo e baseadas em sinais individualizados corpóreos.

Teoria de Gambetta e Hamil (2005) parte da premissa de que os motoristas de táxi adquirem conhecimento sobre quais propriedades ou características que um passageiro precisa ter para ser confiável, porém observando que as referências para ser de “confiança” não necessariamente sejam aplicadas para todas as situações, sendo possível ser enganado. E diz “a confiança tem dois inimigos: o mau caráter e a má

informação”. Ele estabelece a articulação entre o dilema da confiança e um ramo da teoria da escolha racional baseada na identificação de sinais.

O estudo relata que os taxistas, em Nova Iorque e Belfast, recorrem a um conjunto de recursos cognitivos complexos e equipamentos de proteção contra os ataques que eles chamam de precauções. Recusar ou aceitar passageiro transforma-se em uma verdadeira ginástica mental quando várias propriedades do potencial passageiro são verificados: idade, gênero, raça, quantidade de passageiros, status econômico, pessoas conhecidas ou estranhas, tipo da chamada (através de telefone ou presenciais), comportamento/humor e, especificamente, para os taxistas de Belfast, questões religiosas são essenciais. Além disso, utilizam equipamentos como divisor de vidro dentro do carro, que impede o contato físico entre motorista e passageiro.

Em Nova Iorque, os taxistas temem mais os adolescentes ou adultos jovens, negros, pobres e com comportamentos agressivos, enquanto que em Belfast a atenção está voltada para os grupos sectários. De forma geral, a seleção dos passageiros considera propriedades individuais e sociais como indicadores de confiança. Os taxistas preferem crianças e idosos, mulheres, passageiro individual, de cor branca, ricos, pessoas conhecidas, amigáveis, calmas. Evitam estrangeiros. Em Belfast, os motoristas sentem-se seguros transportando passageiros de mesmo grupo religioso do qual pertencem (GAMBETTA E HAMIL, 2005).

Naquelas cidades, os taxistas utilizam duas fontes de informação para identificar propriedades de confiabilidade: estatísticas divulgadas entre colegas e pela mídia, e conhecimento acumulado pela experiência pessoal e inferência causal. As duas fontes são combinadas em uma operação cognitiva voltada para a eliminação do risco.

Essa operação pode alcançar o exagero em vez de evitar o risco, podendo desenvolver práticas discriminatórias contra os passageiros. Nesse sentido, é importante salientar que as identidades construídas e reproduzidas socialmente tornam-se elementos de critério que podem levar a conclusões equivocadas. Não deixando de considerar que essa operação cognitiva ocorre durante espaço de tempo muito curto, sendo que as decisões são tomadas com informações insuficientes que possam garantir a proteção do taxista. A confiança é uma relação que se estabelece processualmente e que exige certo tempo para concretização no trabalho diário do motorista de táxi. Na maioria

dos centros urbanos, os passageiros são pessoas desconhecidas e não há tempo hábil para que os profissionais possam filtrar quem ou não deve ser transportado.

O registro da nossa pesquisa realizada com motoristas de táxi na cidade de Salvador obedece a um fluxo que permita conhecer o processo de trabalho, os fatores de risco presentes na rotina diária, as formas de vitimização e as defesas individuais e coletivas construídas pelos taxistas.

Os textos seguintes estão organizados em capítulos que discutem inicialmente o contexto estrutural e rotina do processo de trabalho dos motoristas de táxi. Em seguida, a discussão das relações entre os aspectos da profissão com os fatores de risco de vitimização por violência, que expõe estes trabalhadores.

O Capítulo III, sobre vitimização de motoristas de táxi por violência relacionada ao trabalho, descreve e discute os tipos, formas e efeitos da vitimização, assim como a caracterização dos agressores.

No Capítulo IV, que trata das defesas informais e formais dos taxistas contra a vitimização, apresentaremos e discutiremos variadas estratégias e táticas voltadas tanto para defesa antecipada, evitando a vitimização, como reações e ações realizadas para minimizar os efeitos durante o processo de vitimização a que os motoristas de táxi recorrem na cidade de Salvador, apresentando os recursos disponíveis e constituição de rede de apoio acessada. Neste mesmo capítulo, utilizaremos como referência as teorias das defesas elaboradas por Felson (2006). Contudo, consideramos que os limites dessa teoria não agregam as formas racionais de defesas coletivas e solidariedade, que também serão descritas e discutidas no mesmo bloco.

### **1.1 A vitimização de trabalhadores por violência relacionada ao trabalho: panorama**

Os estudos realizados pelos órgãos de pesquisa internacionais permitiram desenhar um panorama mundial da violência relacionada ao trabalho a partir de informações de alguns países. Nos EUA, em 1998, foi registrada uma média de 20

homicídios e 18 mil assaltos não-fatais por semana, em todo o país. A violência foi apontada como a segunda maior causa de mortalidade ocupacional (NIOSH, 1998).

No Reino Unido, estudo realizado entre 1994/1995 revela que 11 mil trabalhadores entrevistados no setor de varejo já tinham sido vítimas de violência física e mais de 35 mil tinham sofrido ameaças e agressão verbal. Na França, dois mil ataques foram relatados por motoristas de táxi, em Paris (ILO, 1999).

A União Européia aplicou 15.800 entrevistas em 15 estados-membros. Os depoimentos revelam que 4% do total de trabalhadores (seis mil) haviam sido vitimizados por violência física, 2% por abuso sexual e 8% (12 mil) sofreram intimidações e ameaças. Na Argentina, entre os entrevistados, 6,1% dos homens e 11,8% das mulheres afirmaram ter sofrido algum tipo de agressão no trabalho. No Japão, calculou-se que o risco de violência física atingiu uma taxa de 5,0 agressões para cada mil trabalhadores, quando se trata de ameaça chegou a 35,0 por mil e agressão verbal atingiu a 81,0 por mil (ILO, 1999; NIOSH, 1998).

No Brasil, os motoristas e cobradores de transporte coletivo urbano, *motoboys* e bancários (Bahia), agentes de trânsito (São Paulo) estão entre as categorias profissionais que sofrem variados tipos de violência, com destaque para roubos à mão armada, assaltos, sequestros, agressão (física, verbal, gestual) e ameaças. Como efeito, os trabalhadores sofrem com impactos no modo e qualidade de vida (PAES-MACHADO E LEVEINSTEIN, 2001; NASCIMENTO, 2003, RICCIO DE OLIVEIRA, 2005; LANCMAN et. al., 2007).

No período compreendido entre o final da década de 90 e os primeiros anos de 2000, foram registradas, pela mídia escrita e eletrônica, ocorrências trágicas em ambientes de trabalho, atestando o crescimento de ações de assaltos fatais e não-fatais que vitimizaram trabalhadores nos Estados Unidos da América (NIOSH, 1999). No Brasil, ganharam destaque manifestações de trabalhadores de transporte urbano contra a violência que resultou na morte de vários rodoviários, entre 1995 e 1996. Esses eventos contribuíram para dar mais visibilidade social sobre o assunto (PAES-MACHADO, 2001).

As categorias profissionais apontadas como as que mais correm risco de homicídio nos EUA são os trabalhadores da área de segurança, motoristas de táxi, trabalhadores das áreas de saúde e educação, serviços comunitários e do setor de varejo. Essas atividades profissionais estão associadas a situações que incluem relações diretas com o público e a custódia de bens que representem valor (dinheiro, objetos valiosos); como a circulação e troca de dinheiro, prestação de serviços e entrega de encomendas. Tais situações são consideradas como fatores que potencializam a exposição de trabalhadores ao risco de ações externas como roubos, assaltos, sequestros. O trabalho solitário e fora de horários habituais não pode ser apontado como mais perigoso que outras formas, porém essa condição certamente impõe situação de risco e vulnerabilidade (NIOSH, 1996; BUDD, 2001; BIRENBAUM, 2005).

Outros estudos revelam que grupos ocupacionais e populacionais específicos vítimas de violência no trabalho são associados a questões culturais que têm uma relação direta com a atitude de intolerância e preconceito moral (trabalhadores do sexo), de gênero (mulheres) e xenofobia (imigrantes), racial que vitimiza trabalhadores (NIOSH, 1997; BIRENBAUM, 2005; GAMBETTA e HAMILL, 2005; SANDERS, 2005).

Os fatores de risco mais frequentes estão associados aos trabalhos solitários, em turnos noturnos e madrugadas, que tenham a circulação de dinheiro, a guarda de objetos de valor monetário e utilitário (celulares e equipamentos outros) e atividades ocupacionais que inclui atendimento direto presencial ou virtual (*on line*, telefone, entre outros) ao público.

Os roubos, assaltos e sequestros são os tipos de ações mais comuns, variando a depender do ramo de atividade de trabalho e do objeto de desejo dos agressores (NORONHA, 2000; PAES-MACHADO e NASCIMENTO, 2007). Estudos realizados com categorias profissionais cujas atividades de trabalho ocorrem nas ruas dos grandes centros urbanos apontam o alto grau de exposição às mais variadas formas de violência, considerando as vias urbanas como espaços onde os encontros com o outro se concretizam de forma dinâmica, favorecendo o surgimento de conflitos entre os estranhos e não-estranhos no cotidiano (GAMBETTA e HAMILL, 2005; LANCAMAN et. al., 2007; PAES-MACHADO e RICCIO DE OLIVEIRA, 2008).

Di Martino e Chapell (1998), em estudo realizado nos Estados Unidos, junto ao Instituto Nacional de Seguridade no Ambiente de Trabalho, revelou que o custo total da violência no trabalho foi de 400 milhões de dólares durante o ano de 1996. No Canadá, de acordo com dados da Comissão de Compensação Laboral da Columbia Britânica, as solicitações de indenizações por trabalhadores vítimas de violência aumentaram em 88% a partir de 1990. Na Alemanha, foi calculado um custo relativo à vitimização por violência psicológica, revelando que em uma empresa com mil trabalhadores as despesas se elevaram em 112 mil dólares ao ano.

## **1.2 Vitimização de Motoristas de Táxis**

Estudos realizados pelo NIOSH (1997) indicam que, durante o período entre 1980 a 1992, foram registrados, nos EUA, 9.937 homicídios ocorridos no ambiente de trabalho. Oitenta por cento das vítimas são do sexo masculino, em idade entre 25 e 34 anos; 73% da raça negra, 76% cometidos com armas de fogo. O referido estudo revela que o motorista de táxi tem sido a principal vítima, correspondendo a 22,7% do total de homicídios ocorridos no exercício da atividade de trabalho, o que implica uma taxa de risco de 15,1 por 100 mil trabalhadores. Outro estudo realizado pelo *Bureau of Labor Statistics* – BLS aponta que os homicídios no trabalho, ocorridos de 1992 a 1994, ocorreram durante roubos, correspondendo a 73% do total dos casos (NIOSH, 1998).

Estudo realizado pela *Bureau of Labor Statistics*, EUA, 1998 revelou que, em relação à população geral, os taxistas estavam 28 vezes mais expostos ao risco de agressões não sexuais e 67 vezes mais expostos aos roubos com violência. Além dos homicídios, estima-se que eles sofrem mais agressões físicas (184 por 1.000 trabalhadores). Ficam 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 (WARCHAL, 1998).

Ao mesmo tempo em que os estudos revelam alta vitimização de motoristas de táxi, apontam para um baixo registro de queixas policiais. Este comportamento está associado às características da profissão pelo isolamento e condição de vulnerabilidade quando se trata de enfrentar os perigos percebidos para o exercício da profissão

(HAINES e CAHILLI, 1996). A elevada sensação de insegurança tem levado a categoria a lançar mão de medidas legais e extralegis de proteção (CERQUEIRA e NORONHA, 2006).

Outro estudo dedicado a inventariar as formas de vitimização dos motoristas de táxi na Austrália revela que 84% dos entrevistados tinham sofrido sonegação de pagamento (calote), aproximadamente 75% deles haviam sofrido agressões verbais e 30% sofreram agressões físicas, sendo que, destes, 14% já haviam sido assaltados (HAINES e CAHILLI, 1996).

No Canadá, uma pesquisa realizada por Stenning (1995) revela que motoristas de táxi compõem um grupo ocupacional altamente vitimizado. Dos 50 motoristas de táxi entrevistados, 85% foram vítimas de algum tipo de vitimização criminal no trabalho, sendo 36% por roubo e 15% por roubo com arma de fogo. Apesar de não apresentar dados precisos sobre vitimização fatal, o estudo registra que, do total de homicídios ocorridos durante o cumprimento das funções ocupacionais, os motoristas de táxi aparecem como a segunda categoria mais vitimizada, perdendo apenas para oficiais de polícia.

Stenning (1995) em pesquisa realizada no Canadá apresenta como resultado final que do total de entrevistados 85% referiram ter experimentado alguma forma de vitimização criminal pelo menos uma vez durante a carreira profissional. Um terço (36%) deles foram vitimizados durante os doze meses que durou a referida pesquisa, sendo que a maioria tem efeitos considerados menores pelos próprios taxistas em relação a perdas econômicas e tipo de agressão (roubo).

O uso de armas de fogo foram referidas em 10% das experiências, sendo os canivetes as armas mais utilizadas pelos perpetradores do crime. Apesar disso, enfrentam uma inquietante alta taxa de homicídios divulgados pelas Estatísticas oficiais no Canadá. As taxas são proporcionalmente tão altas quanto às dos profissionais da área de segurança (policiais) no cumprimento das funções de trabalho, apesar de não existir dados precisos sobre os números de motoristas em atividade naquele país.

A pesquisa revela, ainda, que os motoristas com maior tempo de profissão afirmavam não ter sofrido nenhum tipo de vitimização, assim como aqueles que

passaram com treinamento formal se diferenciavam daqueles que não foram treinados pela quantidade de experiências de vitimização apenas para os não treinados.

Portanto, apontando como medida eficiente contra a vitimização por violência o treinamento de segurança no trabalho específicos em relação a vitimização por violência. Também revela que no Canadá é elevada a subnotificação oficial das ocorrências pelos taxistas. E, portanto, não resultando em procedimento legal. Deixando de legitimar oficialmente a condição de vítima do motorista de táxi na maioria das ocorrências. As vítimas atribuem a não notificação por a) não consideram sérias as vitimizações; b) não acreditam na resposta policial diante da vitimização; c) tempo perdido para o registro das ocorrências representando perdas financeiras.

Os taxistas referem que pelo menos a mais de um ano utilizam dispositivos designados para proteção contra vitimização, portanto medidas preventivas, sendo eles dois canais de rádio; na cabine central possui controle de fechamento automático das fechaduras das portas disposta junto ao motorista. Trava de controle do motorista na janela do táxi “botão de pânico” que conecta o motorista com agência (empresa de táxi). Comunicação computadorizada (*on line*) com a empresa de táxi; acesso ao endereço do cliente “lista negra”. E ainda a posse de arma no táxi. O próprio táxi, o carro, transforma-se em escudo de segurança onde estão os equipamentos de proteção principal.

No Brasil a mídia exerce um importante papel no processo de divulgação das ocorrências de violência que envolve trabalhadores diante subnotificação oficial. Assim mesmo, os casos só ganham relevância e registro pela mídia impressa (jornais e revistas) quando se trata de agressões com grave repercussão contra a integridade física ou em situações de morte. Fica ocultado um conjunto de efeitos produzidos nas variadas formas de vitimização que impactam sobre a saúde e sobre a qualidade de vida daqueles que são vítimas da violência, atingindo não só o trabalhador, mas, indiretamente, familiares e outros colegas de trabalho que ora passam a conviver com a percepção potencial do risco de violência. Torna-se comum verificar uma precária caracterização das circunstâncias em que ocorre o ato violento, identificação das vítimas e dos agressores, porém, com as imperfeições evidentes, tem sido uma importante fonte de investigação, possibilitando construir cenas e cenários a serem analisados com auxílio de trabalho de campo e discussões teóricas.



As taxas apontam para uma vitimização masculina desproporcional quando comparadas com as mulheres em semelhantes situações. Os acidentes fatais e não fatais tornam-se resultados de comportamento que inclui enfrentamento de situações perigosas como forma de obter ou manter respeito (Souza, 2006). Os homens representam maioria esmagadora como agressores e como vítimas de violência. Eles são em maior número de usuários de drogas, de suicídios, além de apresentarem desvantagem em quase todas as causas específicas de mortalidade quando comparada à situação feminina e com expectativa de vida de oito anos a menos que as mulheres (MINAYO, 2005).

Segundo dados levantados por Souza (2005) no Brasil no período de 1991 a 2000, ocorreram 1.118.651 mortes por causas externas, das quais 82,8% foram do sexo masculino, sendo no mesmo período verificado que a taxa média de mortalidade masculina por causas externas foi de 119,6/100.000 habitantes, e observada que representa cinco vezes mais que a taxa média para as mulheres que foi de 24/100.000 habitantes. Quanto se observa a taxa de mortalidade de homens na faixa etária entre 20 a 24 anos ela passa a ser de 10,1 vezes mais que das mulheres no mesmo período. E, analisando as taxas de mortalidade de acordo com o tipo de causa externa é nos homicídios que o risco de morte de homens se intensifica chegando a 12 óbitos masculinos para cada morte de uma mulher pela mesma causa. As principais causas de mortalidade masculina são os homicídios e acidentes de transporte, portanto atribuindo a dois importantes símbolos de identidade masculina: a arma e o carro.

Souza (2005) revela uma distribuição espacial e territorial que apontam por uma cartografia da violência que vitimiza pessoas do sexo masculino com diferenciais identificados em algumas cidades brasileiras. No Macapá é onde apresenta maior mortalidade masculina numa proporção de 10,3 mortes masculinas para uma feminina, sendo que nas cidades de menor diferença são em média de quatro vezes mais que as femininas.

No mesmo estudo apresenta que a violência não letal vitimiza ainda mais os homens que as mulheres. Nas internações hospitalares por causa externas 84,5% são de homens, jovens (entre 15 a 39 anos). Quanto às formas de agressão a supremacia foi para as internações motivadas por lesões causadas por arma de fogo (33,2%), seguida de objeto cortante e penetrante (26,4%) e força física (14,8%). Foi verificado que entre os internados a maior taxa de mortalidade foi das vítimas de arma de fogo (9,7 por 100

internações) e tendo o custo 34,4% maior que o custo de todas as agressões, sendo conclusivo o alto potencial de letalidade e gravidade dos danos provocados.

Em relação ao local onde ocorrem as mortes de homens por homicídios são predominante os espaços públicos como ruas, bares, enquanto as mortes das mulheres se dão nos espaços privados (lar e imediações). Os homicídios de homens são perpetrados por desconhecidos enquanto das mulheres são conhecidos da vítima (WAISELFISZ, 2007).

Wierviorka (1997) aponta o narcotráfico como grande vitimizador de jovens do sexo masculino e descreve que a situação brasileira encontra-se favorável para inserção de jovens nas atividades informais, ilícitas e criminosas como forma de sobrevivência devido a falta de oportunidade no mercado formal de trabalho e outras atividades que possibilitem a reafirmação e conformação da masculinidade. Entre motoristas de táxi variados estudos apontam para a suspeita e evidências de alguns trabalhadores envolver-se com atividades ilícitas.

## **2. PROCESSO DE TRABALHO DE CAMPO**

O estudo de vitimização e defesas dos motoristas de táxi adota, diante da complexidade que o tema da violência assume, o presente estudo assumirá um caráter exploratório, descritivo e analítico. Buscando nas etnometodologias uma orientação etnográfica para condução do trabalho de campo.

Tomaremos como orientação quantitativa a discussão e interpretação de um banco de dados do Instituto de Saúde Coletiva resultado de pesquisa realizada entre 2001 e 2002 e de artigos jornalísticos devido a inexistência de estatísticas oficiais sobre criminalidade e vitimização dos motoristas de táxi em Salvador. Porém, sendo necessário afirmar a ênfase à abordagem qualitativa na composição de toda pesquisa.

Os objetivos que norteiam a pesquisa são:

### **a. Objetivos Geral**

Conhecer os efeitos da vitimização por violência sobre as condições de trabalho, segurança, assim como as defesas empregadas pelos motoristas de táxi em Salvador.

### **b. Objetivos Específicos**

- Conhecer as condições de trabalho dos motoristas de táxi
- Verificar os tipos e formas de vitimização por violência dos motoristas e táxi.
- Analisar as defesas contra a violência construídas pelos motoristas de táxi

### **2.1 População de Estudo**

A população a ser estudada será composta por trabalhadores dos setores de transporte individual e alternativo, que atuam em Salvador, como motoristas de táxi, vitimizados ou não por violência relacionada ao trabalho, no período entre 1997 e 2007.

## 2.2 Estratégias metodológicas

Diante da complexidade que o tema da violência apresenta-se, o presente estudo assumiu um caráter exploratório do assunto, recorrendo às abordagens que enfatizam a pesquisa qualitativa, na coleta e tratamento dos dados, a fim de possibilitar melhor compreensão da dinâmica e dos efeitos da violência no trabalho do motorista de táxi em Salvador.

Foi levado e conta um período circunscrito entre janeiro de 1997 e dezembro 2008 para exploração de informações sobre tipos, formas e efeitos da violência que vitimizaram motoristas de táxi. O espaço onde foi realizado o trabalho de campo se restringiu ao perímetro urbano que compreende a cidade de Salvador, portanto 706,8 Km<sup>2</sup>.

Podemos considerar que o processo de pesquisa dividiu-se em três etapas em uma sequência cronológica durante o período entre 2006 e 2009. A primeira etapa caracterizou-se pela exploração inicial do campo e delimitação do espaço, seleção dos entrevistados e aplicação de técnicas de entrevistas individuais e em grupos, contatos com órgãos públicos de transporte, entidades sindicais e associações da categoria, assim como observação direta. Além disso, recorremos a levantamento de literatura, filmografia sobre motoristas de táxi, violência e trabalho, vitimização em bibliotecas locais, virtuais, sendo tarefa que percorreu todo o curso da pesquisa em busca de novas publicações, principalmente, aquelas que tratassem de vitimização e defesas dos motoristas de táxi.

Segunda etapa concentrou na exploração e composição de informações sobre a rotina, processo e organização do trabalho e informações necessárias para elaborar perfil profissional do motorista de táxi. Simultaneamente, ocorreram as observações o cotidiano do trabalho nos pontos, estacionamento (estoques) e ruas da cidade para compressão e melhor delimitação do ambiente de trabalho dos motoristas de táxi em Salvador. Nessa etapa foram realizados os levantamentos de artigos de jornal local e nacional, análise do banco de dados do Instituto de Saúde Coletiva, enviados correspondências *on line* a 15 (quinze) para centrais sindicais e associações de taxistas em diferentes estados do Brasil. Intensificaram as entrevistas individuais e grupos, observações diretas do trabalho do taxista através de percursos para diversos pontos da

cidade, assim como nos pontos fixos e estacionamentos (estoques) de táxis, previamente selecionados. Foram reavaliados e redefinidos os objetivos da pesquisa redirecionando o enfoque à medida em que o objeto da pesquisa foi tomando contornos orientados pelo campo. Nessa etapa foi elaborado relatório inicial com resultados da primeira e segunda etapa da pesquisa.

Em todas as etapas a análise das informações coletadas foi realizada posteriormente a cada grupo de atividades concluídas, porém foi da terceira etapa da pesquisa que todas as informações foram novamente analisadas, porém em uma composição já estruturada por um sumário e redefinição de objetivos da pesquisa para atender o que foi captado e interpretado pelo pesquisador sobre as supremacias problemáticas que o objeto impôs durante o trabalho de campo. Algumas breves entrevistas ocorreram com a finalidade de dirimir dúvida, acrescentar informações necessárias em simultaneidade com a elaboração dos textos organizados em estrutura de texto com capítulos definidos.

Durante o processo de pesquisa, fontes foram incluídas e outras não utilizadas de acordo com as respostas oferecidas, do mesmo modo, as técnicas foram modificando como exigência da dinâmica do campo. Discutiremos as fontes utilizadas e características metodológicas implícitas.

### **2.3 Fontes da Pesquisa**

As fontes de informação foram classificadas em primárias oriundas do trabalho de campo que inclui entrevistas e observação direta da dinâmica de trabalho e informações sobre experiências de vitimização e defesas dos taxistas; e fontes secundárias que foram garimpadas em documentos, literatura específica, sites, filmes, fotografias e banco de dados, do ISC/UFBA, sobre vitimização de taxistas.

Iniciaremos por descrever as fontes secundárias onde foram exploradas perspectivas quantitativas e qualitativas, a depender das possibilidades oferecidas por cada fonte. Informamos que não foram utilizadas estatísticas da Secretaria de Segurança Pública sobre crimes e vitimização de motoristas de táxi na Bahia por não ter sido disponibilizada pelo órgão devido ao fato de haver uma epígrafe específica e não ter

outra que indiretamente fornecesse dados sobre o tipo de criminalidade tratado neste estudo. A possibilidade seria busca ativa em Boletins de Ocorrência policial que inicialmente foi considerada, mas devido a extensão do trabalho decidimos por ser pesquisa com objetivo e técnicas específicas.

### **2.3.1. Estudo quantitativo utilizando o banco de dados do ISC/UFBA**

Entre os anos de 2001 e 2002, no Instituto de Saúde Coletiva, foi realizada uma pesquisa com finalidade de conhecer as formas de vitimização dos motoristas de táxi na cidade de Salvador, coordenada pelos professores Eduardo Paes Machado e Ceci Vilar Noronha. Fez-se a aplicação de 527 questionários com esta categoria profissional, que geraram a construção de um banco de dados a ser explorado, sendo este disponibilizado para análise dos resultados, constituindo-se uma das fontes deste projeto de pesquisa. O processo metodológico da pesquisa realizada será descrito a seguir com a finalidade de possibilitar a compreensão da construção do referido banco de dados e garantir futura análise dos resultados de forma adequada, e sendo este de autoria dos pesquisadores citados acima.

#### **a) Desenho da amostra**

Este estudo foi desenvolvido com base em uma amostra por conglomerado, segundo o número de paradas de táxi na cidade de Salvador. Segundo informações da Superintendência de Transporte Público (STP) da administração municipal de Salvador, o total de pontos de táxi existentes na cidade, tendo como base o ano de 2000, era 182, totalizando 1.264 vagas ocupadas por, aproximadamente, 14 mil taxistas licenciados.

Estes pontos estão distribuídos em 14 Regiões Administrativas (ARs), sendo a primeira a da área do Centro Comercial, com 50 pontos e 374 vagas; e a 14ª, situada na Avenida Afrânio Peixoto (Suburbana), com um ponto e três vagas.

Para cálculo do tamanho da amostra do estudo, definiu-se que a mais apropriada seria amostragem por conglomerado. Verificou-se que cada ponto de táxi corresponde a um agrupamento, tendo em média sete vagas para veículos. Assim, assumindo um efeito de conglomerado de 1,5, a amostra passou de 199 para 298,5 vagas ( $1,5 * 199$ ). Espera-

se uma amostra final de cerca de 602 taxistas, ou seja,  $43 \cdot 7 \cdot 2 = 602$ , assumindo que, no máximo, dois taxistas ocupem uma mesma vaga.

O volume da amostra calculada considera que foram entrevistados motoristas dos 43 pontos de táxi que constituiu a amostra sorteada, estes localizados em regiões diferentes de Salvador.

### **a.1 Instrumento de coleta de dados**

Foi utilizado questionário composto por questões fechadas e abertas, organizadas em blocos temáticos de acordo com os objetivos da pesquisa e enfatizando os tipos de violência que vitimizam taxistas em Salvador. A aplicação dos questionários ocorreu no ambiente de trabalho dos taxistas, durante o período de espera dos passageiros, com aqueles que ocupavam os últimos lugares da fila de táxi e em diferentes pontos distribuídos em diferentes regiões da cidade.

O questionário foi composto por 59 questões, sendo subdivididas em 55 delas do tipo fechadas e quatro abertas. As perguntas foram organizadas em blocos temáticos da seguinte forma: seis perguntas sobre perfil pessoal e social do entrevistado; três sobre ocupação; nove sobre relação de trabalho; 16 questões sobre vitimização; uma sobre registro de queixas (policial); sete sobre medidas de autoproteção; sete sobre estresse no trabalho; seis dos fatores emocionais; quatro sobre habilidades em enfrentar problemas de violência. Todas as perguntas direcionadas a experiência nos últimos 12 meses que antecederam a aplicação do questionário. Cada bloco temático agregou variáveis que possibilitam a caracterização dos entrevistados e da ocupação, os tipos de vitimização e medidas de enfrentamento adotadas individualmente.

As variáveis adotadas para identificação dos tipos de violência que vitimizam motoristas de táxi foram distribuídas em uma ordem crescente de gravidade dos efeitos sobre a saúde dos trabalhadores. Foram consideradas as variáveis: “Ofensas verbal/xingamentos”, “Calote”, “Pedágio (extorsão)”, “Ameaça”, “Agressão física”, “Roubo à mão armada”, “Seqüestro”.

### **a.2 Análise dos dados**

Os questionários foram processados através de *software* Epi Info, utilizando máscara composta pelas 55 questões fechadas. O referido programa permite um rápido processamento das informações e obtenção das frequências simples e cruzamentos de variáveis do estudo. Alguns cruzamentos de variáveis serão prioridades do estudo como: “Condição de propriedade do táxi” e “Tipos de vitimização”; “Locadores de Táxi” e “Tipos de vitimização”; “Tipos de vitimização” e “Medidas de autocontrole”; “Tipos de vitimização” e “Fatores emocionais”.

### **2.3.2 Artigos de jornal local e nacional**

Foram analisados artigos jornalísticos veiculados no jornal Folha do São Paulo entre o período de janeiro de 1999 a dezembro de 2009. Esses artigos foram selecionados por equipe do próprio jornal a partir de encomenda, via *on line*, feita pela pesquisadora. Os descritores sugeridos para a pesquisa no banco de artigos, do referido jornal, foram: “táxi”, “taxistas”, “motorista de táxi”, “violência e motoristas de táxi”, “violência e táxi”, “violência e taxista”. Todos os descritores com variações gramaticais de número (plural e singular). Foram 90 artigos analisados, destes 21 tratavam diretamente sobre vitimização de motoristas de táxi por violência e as 69 tratavam sobre acidentes, corrupção, criminalidade, manifestação coletiva, atividades ilícitas que envolviam taxistas, entre outras. Os 90 artigos foram analisados buscando informações sobre rotinas de trabalho do taxista, tipos, forma e efeitos de vitimização, caracterização dos agressores, formas de defesas contra a violência dos taxistas e rede de apoio. Os artigos traziam informações de vitimização da categoria, principalmente, no estado de São Paulo, mas encontramos entre as reportagens ocorrências no Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Rondônia.

No jornal de maior circulação do estado da Bahia, A Tarde, foram analisados 193 artigos. Destes, 71 artigos faziam parte de arquivo temático impresso, catalogado sobre “táxis” e organizado pelo próprio jornal, do período entre 1972 a 2005. Este arquivo foi analisado buscando compor uma sequência histórica de acontecimentos que envolviam a categoria entre as décadas de 1970 a 1990. Outros 122 artigos foram catalogados por duas vias. Inicialmente o jornal colocava a disposição dos assinantes um arqui de edições anteriores com a possibilidade de pesquisa por palavras-chaves.



Enquanto o jornal disponibilizou esse recurso foi realizado levantamento de artigos do período entre janeiro de 2000 a dezembro de 2005, via *on line* através do site [WWW.jornalatarde.com.br](http://WWW.jornalatarde.com.br), porém repentinamente o site foi modificado e não incluía a possibilidade de pesquisa de edições anteriores. Portanto, para os anos de 2006 a 2008 foi feito levantamento na biblioteca do referido jornal em arquivo impresso.

## 2.4 Estudo qualitativo

O processo de trabalho de campo para compreensão e coleta de informações sobre os objetivos que o estudo propõe. Foram realizadas 57 individuais distribuídas entre 42 motoristas de táxi, três representantes da Gerência de Táxi (Superintendência de Transporte Urbano do Município de Salvador), dois do Sindicato dos Motoristas de Táxi da Bahia, um da Associação Metropolitana de Taxistas, quatro diretores das centrais de chamadas de táxi, duas operadoras de chamada de táxi, um policial, dois usuários/passageiro.

**Tabela 1.** Perfil dos taxistas entrevistado durante o período entre 2006 e 2008, e número absoluto de vitimização, em Salvador (BA).

Subgrupo da categoria	Qto	Sexo		Faixa etária	Escolaridade	Associado		Vitimização
		MASC	FEM			Cooperativado		
<b>Taxista Proprietário</b>	29	26	03	48,6	26 Nível médio 03 superior incompleto	16 associados		29 calote 12 Roubo de carro 15 Assalto 04 assalto com Sequestro
<b>Motorista Auxiliar Locatário</b>	12	12	0	40,1	10 Nível Médio 02 Superior incompleto			12 calote 3 Roubo de Carro 8 Assalto 1 assalto com sequestro
<b>Motorista de Táxi Clandestino</b>	02	02	0	45	02 Nível Médio			01 calote

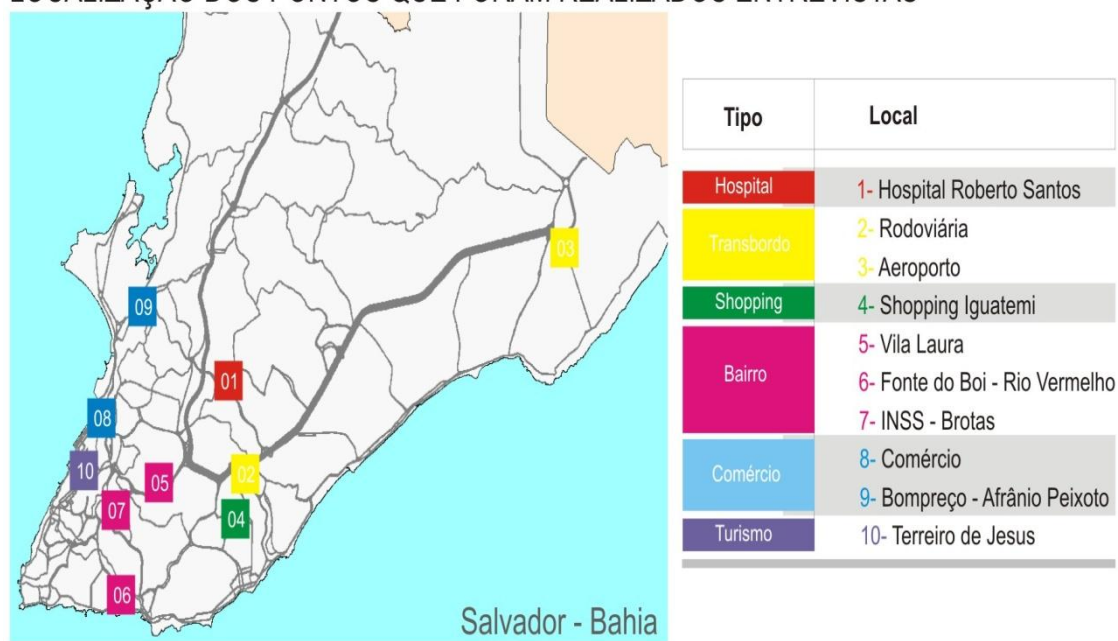
A seleção dos entrevistados aconteceu inicialmente buscando taxistas que fazem parte da rede social da pesquisadora e estes foram indicando outros trabalhadores, alguns taxistas não fizeram parte da pré-seleção, quando as entrevistas aconteciam nos pontos de táxi. A ordem era entrevistar o taxista que estivesse no final ou próximo ao final da fila. De todos os taxistas pré-selecionados ou aqueles que foram abordados nos pontos, nos estoques e durante percursos não houve nenhuma resistência ou recusa em participar da pesquisa. Ao contrário em todas as entrevistas com trabalhadores louvaram a pesquisa e gostariam de saber os resultados finais.

Outra técnica realizada foram visitas nos ambientes de trabalho com objetivo de observar diretamente a dinâmica e rotina de trabalho dos taxistas nos pontos fixos, pontos eventuais, nos estacionamentos e nas ruas durante deslocamento com ou sem passageiro.

Os pontos fixos e estacionamento de táxis foram selecionados de acordo com características e distribuição geográfica, conforme mapa abaixo.

**Mapa 1.** Mapa com distribuição dos pontos e estoques que foram espaços do trabalho de campo, entre 2006 a 2008.

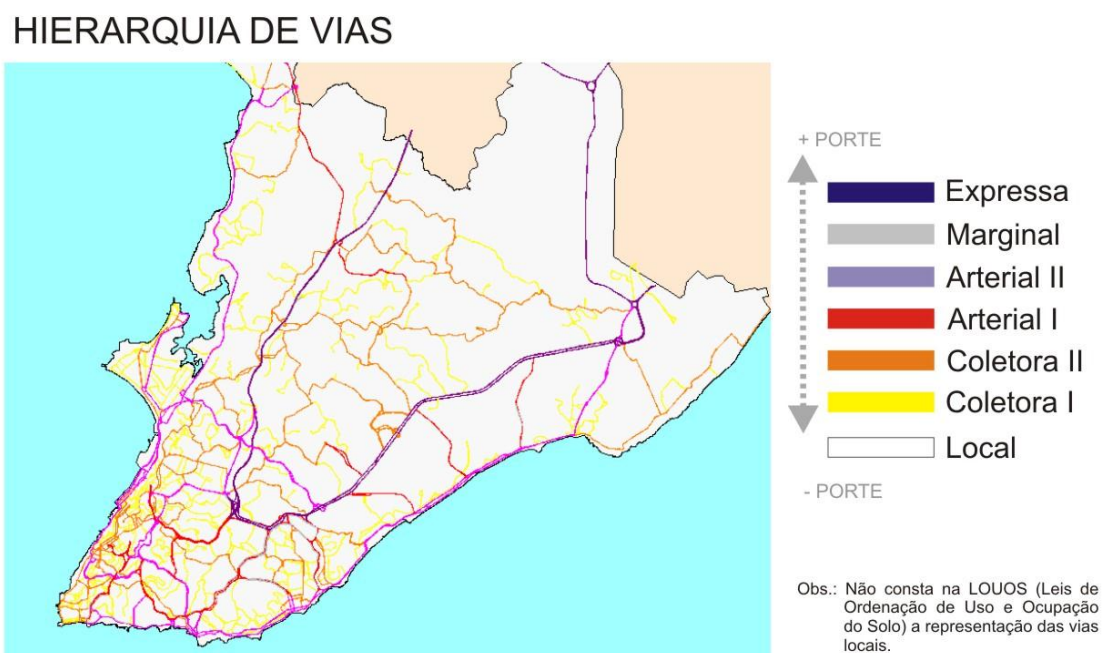
#### LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS QUE FORAM REALIZADOS ENTREVISTAS



Para chegar a definição dos espaços a serem observados, inicialmente foram realizados percursos com carro por todas as regiões da cidade em trajetória que incluía as vis expressas principais, as avenidas principais (coletoras) e as ruas dentro de bairros (vias locais). A partir desse percurso que foi realizado em dias diferentes da semana (sábado, segunda e sexta feira) e horário diurno e noturno com objetivo de observar mudanças temporais nos pontos de táxi. Este último no Bairro do Comércio.

Pelas ruas foram realizados aproximadamente 10 percursos da pesquisadora como passageira. Com objetivo de observar o processo e organização do trabalho do taxista, ao mesmo tempo em que levantava informações sobre experiências de vitimização e medidas de proteção adotadas para evitar ou para gerenciar a vitimização. Nesse momento foi bastante rico para que os taxistas contassem histórias de vitimização própria e de outros colegas.

**Mapa 2.** Distribuição hierárquica das vias públicas da cidade de Salvador, 2010.



Fonte: CONDER/Salvador - BA

### 2.4.1 Técnicas empregadas no processo

Foram utilizadas as técnicas de entrevistas com trabalhadores privilegiando a narrativa livre, havendo interferência da pesquisadora somente quando havia necessidade de realizar pergunta de algo que não ficou compreendido ou para complementar a ideia ou quando o assunto não foi abordado.

As entrevistas dividiram-se em entrevista do tipo aprofundada e focalizada realizadas individualmente com trabalhadores. Ocorreram em locais diversos pré-estabelecidos entre pesquisador e entrevistado. Aconteceram no ponto de táxi, nas dependências da associação, do sindicato, em praça pública e área de alimentação em shopping da cidade. A duração média das entrevistas foi entre 90 a 120 minutos. Todas as entrevistas foram gravadas com autorização dos entrevistados e posteriormente transcritas para o processo de análise.

Outro tipo de entrevista, a focalizada ou breve, foi realizada utilizando roteiro semi-estruturado, tendo como finalidade abordar questões específicas ou focalizadas orientadas por objetivos da pesquisa, como por exemplo, as “medidas de segurança adotadas pelos taxistas”. Elas ocorreram nos locais de trabalho, durante espera de clientes, nas cinco principais paradas de táxi localizadas no Aeroporto, Terminal Rodoviário, Estoque do Shopping Iguatemi, Avenida Afrânio Peixoto e Centro Histórico/Pelourinho e através de telefone.

As entrevistas foram gravadas em aparelhos do tipo digital pela facilidade no processo de transcrição das entrevistas. As gravações foram organizadas e guardadas em pastas de arquivo no computador e com cópia em mídia regravável (CD e DVD). Todas as gravações foram transcritas transformadas em textos escritos que foram protegidos com senhas de segurança que restringem o acesso. O conteúdo das gravações foi utilizado apenas como recurso para análise das narrativas interpretação e construção de conhecimento sobre a ocupação, vitimização e segurança.

Os grupos focais planejados no projeto inicial não encontraram espaço para acontecer, mas as entrevistas que inicialmente seriam individuais nos pontos e estoques foram se transformando em entrevistas em grupo pela própria dinâmica dos trabalhadores. O que aconteceu foi que quando começava uma entrevista com algum

dos taxistas no ponto aos poucos outros se aproximavam e começavam a fazer parte da entrevista espontaneamente. Foi sendo percebida essa dinâmica pela pesquisadora a técnica foi absorvida adotada. Outras entrevistas breves foram realizadas durante a corrida com táxi e outras através de telefone para buscar informações complementares ou resolver dúvidas.

Adotamos as entrevistas em grupo tendo como justificativa a experiência durante entrevistas exploratórias quando esse tipo de entrevista surgiu espontaneamente e gerou narrativas entre os trabalhadores que extrapolou a técnica de entrevista planejada, passou a ser uma conversa, discussão entre trabalhadores com a presença de um pesquisador. Sendo observado que, ao tempo que a conversa avançava chegou momentos de completa indiferença dos trabalhadores em relação a presença do pesquisador. O que resultou em relatos espontâneos trazendo conteúdos bastante interessantes e não previstos pelo pesquisador.

Os grupos eram compostos por seis e cinco taxistas, respectivamente, sendo importante registrar que durante a entrevista dois dos entrevistados saíram para atender chamado e fazer transporte. O grupo aconteceu de forma espontânea a partir da iniciativa dos próprios trabalhadores, que passaram a convidar os colegas para participar da conversa. O grupo é entendido como do tipo aberto, permitindo a permeabilidade de entrada e saída dos membros de discussão numa adaptação exigida, já que os mesmos aconteceram em horários e durante a espera de clientela.

As entrevistas realizadas durante o trajeto e com o carro em movimento parece ter deixado os motoristas mais tranquilos e confiáveis sendo possível de alguns motoristas registrar relatos interessantes sobre vitimização, opinião sobre as medidas de segurança necessárias e os principais problemas que afligem os taxistas em Salvador. Foram realizadas entrevistas informais sem a utilização de roteiro pré- definido, mas obedecendo aos interesses dos objetivos da pesquisa. Foram realizadas essas conversas informais na cidade de Salvador, em Recife, em Fortaleza, em Campinas.

Foram utilizados instrumento semi-estruturado nas entrevistas aprofundadas e aquelas focalizadas, abordando aspectos que compõem a estrutura ocupacional dos motoristas de táxi, aspectos da cultura ocupacional adotados por essa categoria (rituais - iniciação, mudanças de status, tipos de lazer, crenças religiosas e políticas, valores

morais, atitude, linguagens, diante situações que solicitem senso de solidariedade, organização social, dentre outras atividades produtivas), condições de saúde do trabalhador (agravos mais frequentes), formas de agressão que vitimizam, efeitos da vitimização, estratégias de proteção e segurança adotadas individual e coletivamente, além da percepção de risco/vulnerabilidade nas vias públicas da cidade, mapeamento de risco no território municipal de Salvador.

As observações diretas aconteceram em três momentos. O primeiro momento foram visitas discretas para observar a dinâmica do ponto (localização, quantidade de táxis, interação dos taxistas com ambiente) e os trabalhadores que frequentavam, além de observar a vizinhança. O segundo momento foi de aproximação com trabalhadores e realização de entrevistas e anotações sobre o ambiente. O terceiro foi para observar o ambiente em outros horários e dias da semana com objetivos detectar mudanças e padrões tanto do ambiente quando dos trabalhadores.

Na tentativa de construir um mapa mental das áreas de risco de violência na cidade de Salvador sob o olhar do taxista, foi utilizado um mapa da cidade e solicitado que os taxistas apontassem no desenho as áreas que consideravam de risco. O que aconteceu foi uma rejeição dos taxistas em lidarem com a localização gráfica. Eles olhar para o papel e começavam a falar dos locais, bairros, ruas perigosas para eles, mas não utilizavam o papel. Ignoravam o mapa. A pesquisadora mudou de tipos de mapa usou mapa turístico, mas continuo a rejeição, então optou para descrição na narrativa do taxista e abandonou o instrumento gráfico.

Acreditamos que esses desenhos metodológicos e técnicas empregadas nas pesquisas empíricas, em ciências sociais, agreguem a necessidade de modificações para garantir maior diálogo entre interlocutores, possibilitando que as informações sejam emitidas não só para o pesquisador, contribuindo para diminuir os ruídos entre o comportamento natural entre trabalhadores no seu cotidiano e o comportamento modulado diante do observador (pesquisador) (CLIFFORD, 1998).

## 2.5 Dinâmica do processo de campo

Quanto às dificuldades – essas não tão poucas quanto se pensava. A primeira delas é que entrei no programa tendo em mente a clareza e a segurança de como o projeto seria operacionalizado. O campo tem exigido a prontidão e a flexibilidade constante no modo de movimentar-se diante do objeto de estudo. O caminho exige a revisão das técnicas escolhidas, previamente, que, aos poucos, vão dando lugar a novas formas de capturar ou captar um mundo completamente masculinizado, o qual exige uma postura cuidadosa na tentativa de anular bloqueios ou amenizar os possíveis papéis sociais de gênero que podem modular as respostas dos entrevistados.

O campo é muito vasto, cheio de entrelinhas que se assemelham à topografia viária de uma cidade como Salvador. O mundo dos motoristas tem se apresentado como um cenário acidentado, com uma arquitetura da ocupação bastante segmentada, hierarquizada. Em diferentes espaços urbanos, vão-se descobrindo cidades dentro da cidade. E cada cidade com avenidas largas, que vão se estreitando, compondo ruas, becos, ruelas que se estreitam e não permitem fácil penetração. À medida que o tráfego em busca do conhecimento avança, ora as vias se alargam, ora se estreitam, acompanhando o fluxo do nosso exercício intelectual.

O motorista de táxi vive nas ruas com as mais variadas interações que faz deste objeto móvel e amplo, para abarcar uma definição de abordagem teórica segura. Confesso que tenho pela frente um grande desafio e falta muito para conseguir chegar a terreno seguro.

Os primeiros percursos realizados na busca de mapear a área em que se dá o trabalho do motorista de táxi superaram as expectativas quando foram identificadas divergências presentes em diferentes territórios. Assumindo aqui a definição de território não somente como circunscrição geográfica, mas acrescida de elementos culturais, sócias, constituídos historicamente. Lugar onde o presente vem impregnado do passado, mas não sendo de forma alguma a pura representação do passado, pois os espaços urbanos vão ganhando formas e movimentos de acordo com o momento que se compõe ou decompõe. Encontramos uma periferia com raríssima presença de táxi considerados da frota regulamentada e licenciada por órgãos do municipal. Porém, a descoberta dos táxis clandestinos foi o que mais chamou atenção. Esse é um cenário que

reflete as adequações que os territórios e espaços urbanos realizam na busca de articular atender as necessidades com as possibilidades reais dos moradores. Assim, faz-se da periferia de Salvador completamente desprovida desse tipo de transporte público.

Ultrapassando a linha que vai separando aos poucos as classes sociais e poder aquisitivo, ainda na chamada Cidade Baixa (colocar nota de roda pé definindo a cidade baixa) nota-se a crescente presença de taxistas e paradas regulamentadas de táxis que aumentam a medida que adentramos as áreas comerciais, turísticas e de moradias de classe média, assim como a presença de equipamentos de saúde, justiça, entre outros. Sendo estes últimos considerados lugares de ofertas para o mercado de trabalho no setor de transporte.

Dividindo a cidade em zonas, foi observado que o fluxo e o modo de trabalho se desenham cheio de particularidades. Fazendo trajeto pela avenida Afrânio Peixoto, área conhecida como Subúrbio Ferroviário, era evidente a escassez de táxi até os limites do perímetro urbano seguindo a orla marítima em direção a região sul.

Esse cenário vai modificando quando ultrapassamos da zona sul em direção a norte onde se concentra áreas turísticas, comerciais, administrativas e de lazer da cidade. Na região do shopping Iguatemi e Terminal Rodoviário de Salvador concentram-se o maior número de táxis da cidade. Esta área é reconhecida pelos motoristas de táxi como local de maior demanda dos serviços de transporte de passageiros. Na mesma área não foi observada a presença de táxis clandestinos o que se pode atribuir ao controle mais intenso realizado por órgãos municipais de fiscalização. Porém, alguns motoristas de táxis revelam que existem clandestinos difíceis de serem identificados, pois se confundem com os variados carros particulares de passeio, já que eles não possuem nenhum tipo de sinalização que possibilite a identificação dos mesmos.

Considerando o caráter exploratório em que este estudo se norteia, o trabalho de campo utilizou como orientação a abordagem etnográfica buscando a construção de conhecimento baseado na observação, percepção e análise de narrativas dos atores envolvidos no fenômeno, utilizando conversas informais, entrevistas sistematizadas, observação direta e realização de percursos considerados críticos pelos motoristas de táxis em relação ao risco de violência em Salvador (BECKER, 1999).



Em relação às entrevistas individuais e em grupo foi considerada a narrativa dos sujeitos pesquisa como orientador essencial na condução da técnica. Para Barthes (1972), é inúmero o campo de possibilidades das narrativas, e as mesmas podem assumir diversas formas, sustentadas pela linguagem articulada oral ou escrita, pela imagem, fixa ou móvel, pelo gesto ou pela mistura ordenada de todas essas linguagens intercambiáveis. Ela está presente no mito, na lenda, no conto, na novela, na epopéia, na história, na tragédia, no drama, na comédia, na pintura, no cinema, nas histórias em quadrinhos, nas conversações. Além disso, está presente em todos os tempos, lugares, sociedades, pois *“não há em parte alguma povo algum sem narrativa”* e diz *“a narrativa está aí como a vida”* (BARTHES, 1972, pág. 20 e 21).

Para Genette (1972), no domínio da expressão literária, a narrativa é definida enquanto representação de um acontecimento ou uma série de acontecimentos, reais ou fictícios, utilizando a linguagem. E que toda narrativa comporta, com efeito, intimamente misturada e em proporções variadas, de um lado, as representações de ações e de acontecimentos, que constitui a narração propriamente dita, e, de outro lado, representações de objetos e personagens. Diferencia-se do discurso quando observamos a presença dos acontecimentos colocados como se produzem à medida que aparecem no horizonte da história.

Portanto, como recursos desta pesquisa foram utilizados, além das narrativas faladas, as imagens como fotografias, filmes diante das potencialidades de métodos visuais a serviço da pesquisa nas ciências sociais em saúde, sendo eles capazes de registrar ações temporárias e acontecimentos reais e concretos (LOIZOS, 2003). Porém, observando suas limitações, principalmente, quando se entende que se trata de um recorte de uma dada realidade em um determinado tempo e espaço.

Os motoristas de táxi mostraram com grande habilidade de contar casos, histórias, foram verdadeiras crônicas orais. As experiências dos outros (colegas) e situações inusitadas que vivenciaram foram contadas com detalhe e o humor era o estilo adotado para falar mesmo das tragédias que a categoria experimentava diariamente. A maioria dos entrevistados demonstra empenho em contar a história da iniciação na profissão, discutir sobre os problemas atuais, as mudanças que ocorreram ao longo dos anos e quando estava em ponto ou no estoques começava a conta um caso e logo chamava o colega para confirmar o ocorrido. Esta comunicação socializada do taxista

chama atenção, pois a medida que eles não valorizam os registros escritos da profissão têm a comunicação oral como importante meio de socialização e aprendizado coletivo.

As narrativas de experiência de vitimização que ocorria com o colega de trabalho era sempre seguida da convocação de outro integrante para completar os detalhes por ele esquecido. Apesar da solidariedade ao sofrimento do outro esses casos eram recheados de situações cômicas. Mesmo considerando o assunto de violência como um dos mais graves problemas da profissão, muitas situações eram contadas acompanhadas de risos. Mas quando se tratava de experiência própria costumavam falar baixo, com frases interrompidas como se esforçasse para contar, não convidavam o colega para participar da narrativa. Agora era sua dor silenciosa e discreta.

Como em outras experiências de entrevista com trabalhadores vítimas de violência narrar a experiência própria parece agregar retorno da sensação de sofrimento ao mesmo tempo em que fazem questão de contar com muitos detalhes sobre o que antecedeu, como ocorreu e que significou para eles, principalmente, que impulsionou mudanças na rotina diária de trabalho. Porém, foi observado no discurso dos motoristas auxiliar (locatários) que contava a experiência de vitimização repetindo “ (...) *mas é isso mesmo. Bola pra frente*” ou “*logo na hora a gente tem raiva depois vai esquecendo, tem que esquecer senão não trabalha*”.

As entrevistas do tipo aprofundadas foram realizadas com a finalidade de obter, dos motoristas de táxi, narrativa da história ocupacional e experiências de vitimização vivenciadas, assim como a recomposição de casos de violência conhecidos por eles. Utilizou-se um roteiro constituído de tópicos que serviu como guia no processo de entrevista, sendo, porém, que o essencial foi explorar o potencial da narrativa dos trabalhadores em torno do tema (GASKELL, 2003).

As fotografias foram consideradas como “retrato da pausa” ou flagrantes do ambiente de trabalho nas paradas ou pontos de táxi, nos estacionamentos de táxi enquanto aguardam para entrar na fila das paradas e do tráfego nas ruas da cidade. Outras são para registrar os equipamentos de um motorista de taxi como: interior do carro, taxímetro, entre outros materiais que compõe o posto de trabalho deste trabalhador.

As fotografias foram analisadas partindo da busca de regularidades que permitam construir um perfil cultural e estrutural (processo e organização do trabalho) da profissão. Ao mesmo tempo identificando as rupturas interpretando-as a partir de uma rede semântica atribuídas pelos taxistas através das narrativas e leitura interpretativa levando em conta o contexto em que aconteceram as fotografias.

As fotografias ocorrerem em ambientes públicos evitando a solicitação de autorização institucional, porém foi solicitada a autorização quando em ambiente privado como Sindicato, Associação ou em pontos quando as pessoas aparecem na imagem. Vale ressaltar que as fotografias somente serão utilizadas para ilustração e recurso analítico da pesquisa.

Diante das características que cada ponto de táxi e estoque agrega, foram escolhidos os seguintes locais para realização da observação direta:

a. Ponto e estoque de táxi do Shopping Iguatemi, pois se trata de importante local de conexão da cidade, possibilitando uma diversidade de clientela e trajetórias, assim como a maior concentração de táxis. O estoque é compreendido como um espaço que abriga um número volumoso de carros (táxis) que aguardam em fila até a parada ou ponto onde pegaram os passageiros. O estoque do Iguatemi localiza-se numa área cedida pelo shopping com vagas para aproximadamente 150 carros que ficam estacionados aguardando para compor uma fila de ponto ou parada de táxi que tem a capacidade máxima de 15 táxis, localizada em frente ao shopping. Cada shopping realiza uma espécie de cadastramento de motoristas e táxis como forma de controlar a utilização da área de estacionamento – o “estoque”.

b. Ponto e estoque do Terminal Rodoviário de Salvador, escolhida pela quantidade de carros no estoque e por alta concentração de motoristas de táxis locadores, portanto não proprietários do veículo e da permissão, esses cadastrados junto aos órgãos públicos como condutores auxiliares.

c. Ponto do Terreiro de Jesus, por tratar-se de parada vinculada ao movimento de turistas, então com clientela diferenciada. A parada foi apontada por funcionários da Getax como área de freqüentes conflitos entre colegas. As vagas são apenas para dez táxis, não existindo estacionamento para estoque.

d. Ponto do Aeroporto Internacional de Salvador. A escolha deve-se ao fato de ser uma parada cobiçada e que possui uma diversidade de subcategorias dos motoristas de táxi (cooperativado, locador, permissionário). Além disso, permitem identificar trajetos para diversos pontos da cidade que são considerados como a parada mais disputada entre esses profissionais, principalmente os locadores.

e. Ponto do Av. Estados Unidos, no bairro do Comércio devido a características de sofrer mudanças tanto do local como do tipo de ponto a depender do turno. Durante o dia é um espaço de importante movimentação comercial povoada por trabalhadores do comércio, bancos, profissionais liberais, órgãos públicos e pontos turísticos. Ao anoitecer local transforma-se e as pessoas que passam ocupar os espaços públicos são moradores de rua, boêmios, trabalhadores do sexo, entre outros. Os pontos considerados “quentes” desaparecem com o fechamento das lojas e bancos. Os pontos que permanecem são próximo ao Elevador Lacerda e Mercado Modelo (importantes pontos turísticos), mas quando chega um navio o ponto do porto marítimo é largamente ocupado pelos taxistas.

f. O ponto de Vila Laura é um ponto de bairro ainda não regulamentado pela pelos órgãos da prefeitura, mas completamente legitimado pela vizinhança e por taxistas. Possui vagas para até cinco táxis. Construíram um ponto de apoio onde uma vendedora de alimentos comercializa os quitutes enquanto os taxistas que esperam por passageiro jogam dominó, gamão, dama, etc.

## **2.6 Análise dos dados**

A análise dos dados de cada fonte adequou-se as características da mesma. Para análise de narrativa foi utilizado como orientador as técnicas desenvolvida por Adam ( ) que consiste em realização de leitura preliminar para identificar os pontos tratados na narrativa (assuntos abordados). A segunda leitura com objetivos de levantar informações coerentes que respondem as perguntas da pesquisa e objetivos. A terceira leitura realizando marcações de palavras chaves contidas em cada texto e correspondente ideia de acordo com os objetivos. Finalizando construção de texto interpretativo das ideias observando o contexto em que foram narradas e aspectos

simbólicos identificados. Após análise individual de cada entrevista transcrita será observados os pontos comuns e as diferenças entre as entrevistas. Finalizando com texto conclusivo que envolve a compilação das ideias não mais em caráter individual, mas coletivas da categoria enfocando as semelhanças e diferenças.

A ênfase foi dada à análise de narrativas como possibilidade de fazer leituras a partir de um conjunto de linguagens que compõe uma percepção (interpretação de relatos) que vai além do discurso. Neste contexto, a narrativa não se resume apenas ao discurso do autor. Ela reúne um conjunto de saberes que, articulados, tornam-se essenciais para a teorização do ato corriqueiro (narrar), que acontece nos meandros da vida cotidiana, adquirindo diversas linguagens. Vale salientar que esse saber possibilitou que estudiosos construíssem metodologias e técnicas para assimilar e melhor compreender o que está implícito e explícito numa narrativa, e com isso processar a leitura interpretativa da mesma.

Adotamos para análise das entrevistas em grupos a observação dos aspectos como: o processo de interação dos participantes diante do debate com temática pré-definida, formas de comunicação, conflitos, opiniões, lideranças de opinião, negociações, envolvimento emocional. Os registros de análise são as transcrições das gravações, da filmagem, produto final do grupo (cartaz, texto, mural, opinião consensual gravada) e anotações de campo do pesquisador. Todos estes aspectos norteados pelos objetivos da pesquisa.

As informações descritas no diário de campo foram integradas a análise de observação direta da atividade e ambiente de trabalho com as narrativas e artigos de jornal local (A Tarde). Em relação à atividade e ambiente de trabalho foram definidas categorias a serem descritas e analisadas como: a natureza do objeto de trabalho dos taxistas; os instrumentos, recursos e equipamentos de trabalho; a descrição da atividade humana de trabalho; os fatores de riscos; os fatores de proteção. Para compreender como o processo de trabalho é organizado com elementos culturais e sociais da categoria foram analisados aspectos como status social e financeiro da profissão, elementos de identidade profissional e social, ritos de iniciação, organização social da categoria, rede de apoio e papéis desenvolvidos, fatores de riscos.

Os artigos de jornais foram compilados em planilha separando informações sobre data, tipo, forma e efeito da vitimização, identificação da vítima e do agressor, formas de defesas. Depois de reunidos em planilhas foram analisados tanto quantitativamente quanto qualitativamente. E os resultados integrados à demais fontes foram confrontados com as informações com objetivos de identificar os padrões e divergências de ideias. E assim, compondo parte do texto com resultados finais do estudo.

As categorias de análise que permearam a leitura de todas as fontes foram definidas a partir dos objetivos do estudo, sendo elas:

- I. Caracterização do ambiente, processo e organização do trabalho dos motoristas de táxi.
- II. Compartilhamento dos espaços públicos, relações com usuários e colegas de trabalho.
- II. Descrição de tipos, formas, frequência de agressões que vitimizam os motoristas de táxi, referenciado pelos trabalhadores, bem como a caracterização e identificação dos agressores.
- III. Identificação das vítimas, formas e efeitos que repercutem na saúde e qualidade de vida dos motoristas de táxi vitimizados por violência no trabalho.
- IV. Descrição das estratégias adotadas individual e coletivamente pela categoria para proteção e segurança, assim como as repercussões destas medidas para a vida cotidiana dos profissionais.
- V. Identificação das repercussões da violência relacionada ao trabalho dos motoristas de táxi e descrição dos modelos de assistência disponibilizados pelas diferentes instituições e setores envolvidos: Secretaria de Segurança Pública, Secretaria de Saúde, Ministério Público do Trabalho, dentre outros. Assim como as ações e estratégias desenvolvidas pelas entidades de defesa da categoria, enquanto ações de controle social articuladas com os demais setores envolvidos.

Os resultados foram apresentados em formas de tabelas e gráficos acompanhados de textos interpretativos de cada conjunto de dados. As discussões

articulam entre os dados estatísticos, frequências simples e cruzadas, com os resultados da pesquisa empírica e objetivo de favorecer a comparação, associação que permita maior e melhor compreensão do fenômeno estudado. Assim como, serão comparados aos resultados das pesquisas realizadas em outros países. Essa leitura favorecerá construir um panorama local e elaboração de hipóteses, questões e a orientação do enfoque para outras pesquisas sobre o tema.

A análise das imagens produzidas através de fotografias e filmagens foi priorizada a identificação de regularidades, a busca da ruptura dessa regularidade, assim como a leitura dos registros visuais presentes e aqueles que ficaram ausentes. As ausências entendidas como elementos materiais e imateriais que faltaram ou que deveriam compor a cena e não está presente.

## I. O TRABALHO DO MOTORISTA DE TÁXI

A sociologia das profissões encara a tarefa de compreender como as profissões são organizadas para dar conta das necessidades sociais. Acredita-se que, ao analisar as profissões, torna-se possível identificar tanto as especificidades quanto os elementos gerais de reprodução da divisão técnica e social do trabalho. A institucionalização da profissão permite evidenciar a função social, os processos de interação, a construção da identidade, padrões e diferenças no interior do grupo, relações de poder, favorecendo entender como se constitui a autonomia profissional. Para Barbosa (2003), a autonomia é o princípio fundamental e distintivo dos agrupamentos profissionais ou o controle que esses grupos têm sobre seu próprio trabalho.

Para compreender como acontece a rotina diária dos motoristas de táxi, recorreremos a conhecimentos da constituição da profissão, percorrendo aspectos históricos, ordenamentos racionais, legais, descrevendo elementos da rotina de trabalho e elementos da cultura ocupacional. Essa descrição permitirá a compreensão da exposição ao risco de vitimização por violência identificada no seio do trabalho dos taxistas e os recursos disponíveis à profissão para enfrentamento dessa adversidade.

### 1.1 Breve histórico da profissão

Começamos por conhecer como surgiu o serviço de transportar pessoas em centros urbanos. É um serviço quase tão antigo quanto o surgimento das cidades. O primeiro serviço desse gênero apareceu na Antiguidade, com a invenção de um carro que tinha duas rodas, puxado pela força humana, e tinha o nome de *riquexó*. Eram veículos exclusivos das elites, que possuíam escravos para tracioná-los. Daí em diante, com necessidade de transportar mais pessoas e ganhar mais velocidade, os carros passaram a ter mais rodas e espaço interno. Mas eram os escravos que continuavam fazendo a tração do referido transporte (WIKIPEDIA, 2008).

Na Idade Média, em consequência da queda do Império Romano, os carros e carruagens desapareceram das grandes metrópoles devido ao fato de a população ter



migrado para a zona rural. Em Londres, em 1605, apareceram as primeiras carruagens de aluguel. Em 1634, as ruas de Londres já experimentavam os engarrafamentos, o que levou à regulamentação e limitação do número de carruagens. No século XIX, as grandes cidades tinham centenas de carruagens de aluguel (ALVES, 2005).

Os primeiros táxis motorizados apareceram em 1896, na Alemanha, época em que Freidrich Greiner inventou um equipamento de cobrança de tarifa do transporte chamado taxímetro. Daí nasce a denominação táxi. Em 1907, o mundo já conhecia e utilizava os serviços de táxi, e o taxímetro passou a ser de uso obrigatório. Dessa forma, institucionaliza-se esse tipo de transporte público, surgindo o chofer de praça, mais tarde chofer de táxi e, depois, motorista de táxi. No início do século XX, os serviços de táxi foram legalizados. Passou a ser obrigatória a aferição dos taxímetros, e os carros de praça foram padronizados com pintura diferenciada e faixas (VILAR, 2004).

No Brasil, o surgimento dos transportes coletivos coincide com o processo de colonização e, principalmente, com a vinda da família real. As carruagens eram os meios de transporte utilizados pela nobreza e pela realeza. Usava-se também a mão-de-obra escrava para a tração das carruagens. Aos poucos, as carruagens foram dando lugar aos carros de praça ou de aluguel. Foi na cidade de Curitiba, durante a década de 70, que surgiu o primeiro serviço de radio-chamada (radiotáxi). O aumento do número de táxis e usuários cresce junto com as cidades. As distâncias entre lugares na cidade passaram a ser uma realidade que exige o incremento do transporte público e privado (ALVES, 2005; STIEL, 2001).

A explosão do crescimento demográfico reforçou as distâncias entre os quatro pontos das grandes cidades. Simultaneamente, a indústria automobilística expande-se, possibilitando o acesso à compra de carros no século XX. Transportar pessoas tornou-se uma opção de trabalho com incentivos fiscais garantidos pelo Estado. Os táxis passaram a compor o sistema de transporte público individual, e a profissão passa a ser regulamentada e controlada pelo Estado. A regulamentação, entre outras coisas, limita a quantidade de táxis em cada capital brasileira, utilizando como parâmetro a proporção de um táxi para cada quinhentos habitantes (DURÃES, 2006).

O arquivo temático de matérias jornalísticas sobre “táxi” do jornal A Tarde, do período entre 1974 a 2006, apresenta registros locais e de outros estados brasileiros,

como Rio de Janeiro e São Paulo, sobre as mudanças ocorridas durante o longo dos anos na profissão.

Os primeiros táxis brasileiros na década de 1930 eram carros possantes, modelos Chevrolet, Dodge, Plymouth, Chrysler, que mais tarde tornaram-se estorvo para o trânsito. Eram apelidados por “*banheiras*”, “*rasga-calças*”, pela má conservação dos estofados. Aos poucos foram aposentados, desaparecendo com seus donos. Na década de 1960, enquanto a Inglaterra fabricava carros específicos para táxi, já com vidro que separava fisicamente passageiro e motorista, no Brasil era os *Volants-Volks* que faziam o transporte individual de passageiros – sem conforto e com muito barulho do motor (O GLOBO, 24.06.1975).

Ainda na década de 1960, foram regulamentadas as primeiras empresas de táxi, com a justificativa de proporcionar melhor qualidade do serviço em comparação com taxistas autônomos, que eram vistos como “mal educados”, costumavam recusar passageiros e eram acusados de praticar cobrança de preços acima dos valores da tabela. Desta mesma década, há registro de que os taxistas cariocas foram considerados como mal-humorados pelos consumidores. As empresas começaram a utilizar o serviço de chamada por telefone, mas desistiram depois de um ano de funcionamento, alegando que os taxistas tinham dificuldade de comunicar-se com a central. A queixa dos donos de empresa de táxi era que “taxistas é uma categoria difícil. Eles não aceitam regras, querem mandar em tudo e não colaboram com as mudanças” (O GLOBO, 06.01.1978).

No período entre 1960 a 1970, as pessoas amargavam na espera e na esperança de ser atendido por serviço de táxi. Naquele período, o jornal O Globo registra que pegar um táxi na cidade era como “*uma missão perigosa*”. Naquela época existiam adolescentes e adultos que trabalhavam ganhando gorjetas das pessoas para conseguir um táxi. A fotografia que ilustrava a matéria continha a cena de adolescentes correndo atrás de um táxi em movimento, tentando fazê-lo parar para atender ao chamado do passageiro. Quando conseguia o táxi, o passageiro retribuía pagando aos garotos pelo serviço. Mas a prática não durou, pois em 1975 a situação se reverteu. Faltavam passageiros na praça e iniciava-se um longo período de dificuldades para os taxistas. Foram concedidas novas licenças a ponto de causar excessos na oferta do serviço de táxi.

Entre os assuntos tratados, encontramos reportagens do ano de 1974 que já afirmavam problemas enfrentados pela categoria. Com o elevado preço de combustível e de manutenção do carro, além dos riscos diários, a profissão era referida como “perigosa”, com elevado risco de assalto e atentados. “*Eles vivem em constante ameaça e na expectativa de algo ruim acontecer*”. Naquela época, já associavam a sensação de insegurança e medo à onda de crimes. Também reclamavam dos altos custos com diárias de táxis de empresas, referindo dificuldades em arcar com o pagamento. “Todos têm que trabalhar com carro próprio porque não dá para pagar pra terceiros” (Jornal Folha do Norte, 06.06.1974).

Um repórter do jornal O Globo passou 12 horas trabalhando como motorista de táxi e, no final da jornada, havia apurado apenas o valor para pagar a diária. Reclamava que estava com mãos dormentes e joelhos doloridos. Ele acrescenta que ser motorista de táxi é profissão ruim, alegando que a jornada de trabalho era exaustiva, podendo ultrapassar 12 horas diárias e os profissionais chegavam a rodar, aproximadamente, de 200 a 300 km. Mesmo assim, só conseguiam superar o valor da diária graças às gorjetas dos passageiros (O Globo, 27.10.1974).

Em 1975, os taxistas deixaram de rejeitar passageiros. Em Salvador, foram criados mais 22 pontos de táxi no centro da cidade. Havia problemas com a oferta do serviço, pois, segundo o DETRAN, naquela época muitos taxistas eram estudantes, funcionários públicos, comerciantes que trabalhavam com táxi apenas nas horas de folga. As empresas de táxi passaram de 12 para 24 para atender às necessidades locais e melhorar a qualidade do serviço de transporte. (Jornal A TARDE, 12.01.1976).

No final da década de 1970, os táxis lotação, apesar de clandestinos, não tinham desaparecido. Reportagem retrata que muitos taxistas foram presos praticando esse tipo de transporte e foram enquadrados até no AI-5 como criminosos políticos pelo tipo de serviço que prestavam – transportar pessoas de forma clandestina (O GLOBO, 20.03.1977).

As últimas décadas do século passado foram marcadas por movimentos políticos e manifestações coletivas da categoria em protesto contra as regras impostas por órgão do Estado e tabelas com preços considerados inadequados. Em Salvador, particularmente, durante a década de 1980, aconteceram várias passeatas de taxistas

organizadas pelo Sindicato dos Taxistas da Bahia contra os “*chapas frias*” e contra empresas de táxis e valores das diárias. O crescimento do número de táxis clandestinos e os valores das diárias eram apontados como causadores da crise no mercado de trabalho da categoria. (A TARDE, 17.11.1983).

Na década de 1990, as notícias eram os pontos de táxi clandestinos criados por taxistas que começavam a interferir no trânsito da cidade. Os clandestinos continuavam a crescer. Representante da Prefeitura Municipal do Salvador alegava incapacidade de eliminá-los. Nesse mesmo período, o consumidor passa a denunciar a exploração dos taxistas do Terminal Rodoviário que praticavam preços acima da tabela. As filas de táxis cresceram e os passageiros desaparecem. Surge a ideia de rodízio entre taxistas. (A TARDE, 01.05.1990; 03.05.1991; 06.02.1996).

## **1.2 Ordenação e legitimação da profissão**

A atividade de taxista encontra parâmetros definidos de regulamentação e normatização através de órgãos públicos, sendo na esfera federal chancelada pelo Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, Leis Nacionais de Trânsito. A Secretaria Estadual de Transporte da Bahia e a Superintendência de Transporte Urbano de Salvador, através da Gerência de Táxi – GETAX representam os principais órgãos públicos das esferas Estaduais e Municipais, respectivamente, responsáveis pela definição de normas, emissão e renovação de licença (alvará), realização de vistoria anual das condições dos equipamentos de trabalho, além da fiscalização e controle do exercício profissional da categoria.

O motorista de táxi é definido como condutor de veículos automotor (automóveis, carro) particulares ou locados, de pequeno porte (passeio) destinado ao transporte individual de passageiros dentro de um perímetro urbano e região do município onde está licenciado (SALVADOR, 2007; BRASIL, 2008). O Ministério do Trabalho e Emprego do Brasil classifica a profissão no Código Brasileiro de Ocupações pela numeração 7823-15, a descreve como motorista de táxi, chofer de praça, condutor de táxi, motorista de praça, taxeiro, taxista, sendo aqueles que dirigem e manobram veículos e transportam pessoas, cargas ou valores.

Táxi é um tipo de transporte público individual, considerado alternativo, no qual os passageiros têm ampla escolha de local de embarque ou desembarque, o que não acontece com as modalidades de transporte em massa. O táxi tem como uma das características que o diferencia dos transportes em massa o valor a ser pago, que é calculado pela quilometragem em relação ao tempo percorrido para chegar ao destino, sendo essa operação realizada através do taxímetro. Além da cobrança por quilômetro, o taxímetro também computa a hora parada. Cada fração de quilômetro rodada é conhecido como “bandeirada”, cujo valor inicial obedece a um valor estipulado e regulamentado pelos órgãos públicos responsáveis pelo transporte público.

A profissão de taxista engloba diversas funções: os profissionais realizam verificações e manutenções básicas do veículo, efetuam pagamentos e recebimentos e, no desempenho das atividades, utilizam-se de capacidades comunicativas. Atuam predominantemente nas atividades anexas e auxiliares do transporte, porém podem trabalhar de forma indistinta nas diversas atividades econômicas. O trabalho é realizado de forma individual. Os motoristas utilizam equipamentos e dispositivos especiais, tais como sinalização luminosa, radiotransmissor e taxímetro, em horários regulares ou irregulares, sob supervisão ocasional dos órgãos de fiscalização local. Trabalham seguindo normas de segurança, higiene, qualidade e proteção ao meio ambiente (BRASIL, 2008).

Segundo a GETAX (BAHIA/SALVADOR, 2007), ao motorista de táxi são atribuídas as tarefas de dirigir veículos, transportar pessoas, realizar verificação e manutenção básicas do veículo, manobrar veículos, usar equipamentos e dispositivos especiais, efetuar pagamentos e recebimentos, comunicar-se. E, como competência pessoal, deve: agir com ética, manter-se atualizado, zelar pela segurança dos ocupantes do veículo, trabalhar em equipe, agir com criatividade, demonstrar cortesia, cumprir horário e escalas de trabalho, demonstrar capacidade visual espacial, atender os clientes com polidez, respeitar leis de trânsito, dirigir defensivamente, demonstrar noções básicas de mecânica de veículos, efetuar cálculos matemáticos básicos.

As atividades que os taxistas realizam diariamente incluem serviço aos consumidores como: pagamentos diversos, compra de refeições e medicamentos, transporte de encomendas, transporte de pessoas. Além disso, frequentemente prestam serviços públicos como o atendimento as vítimas de acidente, informam para órgãos de

segurança pública e saúde quando necessário e transmitem informação sobre o trânsito. No Rio de Janeiro e São Paulo, contribuem na localização de veículos roubados por ter contato direto com a Polícia Militar (Jornal do Brasil, 04.04.1978).

Em Salvador, taxistas relataram a existência de pessoas que não se sentem à vontade em fazer determinadas atividades e contratam o serviço de táxi para realizar, pagando valores correspondentes ao grau de complexidade ou desconforto da tarefa. Um dos entrevistados conta que já prestou serviços inusitados como transportar materiais para rituais religiosos – “despachos”. Informou ainda que existem outras demandas, como transportar mercadorias e receber dinheiro pela entrega. Nesse caso, há possibilidade de envolvimento com atividades ilícitas, que tanto podem ser do conhecimento dos taxistas como podem ser omitidas. Cabe aos taxistas, antes de aceitar qualquer serviço, saber o que é transportando para evitar que seja usado como “avião” (transporte de drogas e mercadorias ilegais).

*“Recebi uma chamada e, quando cheguei lá, tinha um bode preto, uma bacia, velas, vários instrumentos que acho que era para fazer um despacho. Fiquei com receio, mas fui. Outros colegas receberam um dinheiro para colocar um despacho lá numa encruzilhada” (T.E., taxista, 56 anos).*

A atividade de taxistas extrapola as descrições legais. Muitos deles chegam a dar apoio psicológico, conselhos, auxiliam passageiros a tomar decisões. Os clientes muitas vezes sentem-se confortáveis em falar sobre seus problemas para o taxista, provavelmente pela proximidade física e posição em que se encontram dentro do carro, e por se tratar de pessoas desconhecidas e com baixa probabilidade de reencontro. Alguns taxistas mantêm a postura discreta diante do “desabafo” do outro, mas existem aqueles que emitem opinião, conselhos e tentam convencer o passageiro.

*“Um dia um passageira estava tão abalada que me pagou para eu ficar rodando pela cidade e ficar conversando. Passei quase duas horas entretendo a moça. Ela chorava muito, mas não me disse o que tinha acontecido. Se ela quisesse falar falaria, mas não falou e eu fiz só o que ela pediu”. (M.J., 56 anos, taxista,).*

Transportar passageiros é um serviço conhecido como “*corrida*”, sendo a “*bandeirada*” considerada a mensuração do espaço percorrido, como se fosse a unidade básica do serviço de transporte de passageiros. Caso um cliente percorra apenas alguns metros utilizando o serviço de táxi, pagará por uma quilometragem ou pela distância mínima percorrida.

A bandeirada está dividida em dois tipos de tarifas a serem praticadas regularmente e conhecidas como “bandeira 1” e “bandeira 2”. A “bandeira 1” refere-se à tarifa praticada dentro do limite de distância definido dentro do perímetro urbano, transportando até dois passageiros e quando as corridas ocorrem dentro de horário compreendido como administrativo, que vai das 6 da manhã às 22 horas. A “bandeira 2” pode ser praticada quando são superados os limites dentro do perímetro urbano, sinalizados com placas nas vias públicas, em horários noturnos entre as 22 e 6 horas da manhã, e quando se transportam mais dois passageiros ou objetos que ocupem volume. Geralmente, para as corridas que atendem a esses critérios, os usuários estabelecem negociação quanto ao preço de todo o percurso desejado. Durante períodos de festa, como o Carnaval, essa é uma prática muito frequente.

A bandeira define espaço de tempo e distância, e valor praticado da tarifa mínima: R\$ 3,45. De segunda a sexta-feira, das 6h às 22h, a tarifa é praticada de acordo com a bandeira, mas, a partir das 22h às 6h e nos finais de semana, a tarifa adotada é de acordo com a bandeira 2, o que significa um acréscimo de 30%. Esta tarifa com acréscimo é regulamentada para situações de transporte de quantidade superior a dois passageiros. Neste caso, independe do dia e horário, e o uso de ar-condicionado pode ser cobrado como adicional. Porém, nesse caso, não fica esclarecido o valor do acréscimo, o que sugere ser algo negociado entre as partes (SALVADOR, 2010).

Além da bandeirada, existe a tarifa por quilômetro rodado, a hora lenta e hora parada. A primeira corresponde ao valor cobrado por quilômetro rodado (R\$ 1,70 para bandeira 1 e R\$ 2,45 para bandeira 2). A segunda, um valor extra para quando o táxi trafega em velocidade lenta condicionado pelo desejo do passageiro ou por condições do trânsito, e a última refere-se ao período em que o táxi permanece parado, por interesse do passageiro. Neste caso, é cobrada uma tarifa especial no valor de R\$ 20,00.

### **1.3 Critérios para ingressar na profissão**

Para ser um motorista de táxi, além da situação de regularidade junto ao Estado, são também exigidas algumas habilidades como conhecimento geográfico, leis de trânsito, conhecimentos técnicos básicos sobre funcionamento e manutenção do

automóvel, práticas de direção defensiva, comunicação com o cliente, proficiência em língua inglesa e espanhola (em alguns lugares), etiqueta, segurança no trabalho, informações sobre lazer, operar rádio e aparelho de GPS. Estas últimas exigências são para táxis do tipo especial e que trabalham em determinadas áreas ou com clientelas que condicionam a utilização do transporte que possui os referidos equipamentos e serviços.

Para ingresso na profissão, é obrigatória a realização de curso que inclui conhecimento sobre primeiros socorros, legislação do trânsito, direção defensiva. Existem algumas iniciativas locais para o treinamento de profissionais que atuam no setor turístico, que inclui curso de língua estrangeira, como inglês e espanhol, para os taxistas.

O “*kit*” necessário para a atividade dos motoristas de táxi inclui o carro, o alvará, o taxímetro, licença de motorista de táxi como exigência legal para obter a licença de funcionamento junto à Secretaria de Transporte Público. De uso obrigatório, o taxímetro é um aparelho de medida, mecânico ou eletrônico, semelhante a um odômetro, normalmente instalado nos táxis, e tem a função de medir o valor, cobrar em relação à distância percorrida e ao tempo passado desde o início da viagem. Recomenda-se também que o carro deva estar equipado com rádio, guia, *kit* de segurança, jogo de ferramentas e de primeiros socorros (SALVADOR, 2009).

Adquirir o “*kit*” significa custo direto para licença e equipamentos de trabalho como o carro, taxímetro, ferramentas de segurança, de mecânica, dentre outras exigências. Muitas vezes, tais pré-requisitos são inviáveis para grande número de pessoas que desejam ingressar na profissão. No entanto, há a alternativa de locação do veículo, seja através de empresa de frota de táxi ou diretamente, com proprietários da licença e carro. Vale ressaltar que normalmente não se estabelece nenhum vínculo empregatício entre locadores e locatários.

O custo de veículo do tipo popular com a licença varia entre R\$ 45 mil e R\$ 70 mil, a depender do modelo e do ano do carro. Quanto se trata de táxi cooperativado (COMTAS e COMMETAS), os valores de mercado podem chegar até R\$ 140 mil, devido ao fato de se tratarem de carros tipo luxo e pertencerem a um sistema de cooperativa que garante vantagem mercadológica e faixas de lucratividade. Para aqueles que não têm nem veículo nem licença, uma das opções é alugar veículo e licença, sendo



necessária a licença como motorista auxiliar.

O custo de uma diária de táxi locado (veículo e licença) varia, em Salvador, entre R\$ 40 R\$ 70, para o táxi do tipo comum. Quando se trata de táxi do tipo especial, pode chegar a R\$ 140,00, segundo dados do Sinditaxi, em 2008.

Quando um permissionário decide, por qualquer motivo, ceder seu carro a terceiros, ele está fazendo uma locação. Há, portanto, a preocupação de se criar algum registro de que este está cedendo o veículo para finalidade de transporte de passageiro. A negociação inclui o pagamento de uma fiança, pois, caso o veículo venha a sofrer danos ou perda, a fiança funciona como garantia, ficando também estabelecidos os valores da diária.

Os taxistas se queixam de que tem sido cada vez mais difícil o pagamento da diária diante dos preços elevados e da alta competitividade no mercado, reduzindo a margem de ganho. Eles afirmam ser este um dos graves problemas da profissão, já que muitos não conseguem ter lucratividade a não ser trabalhando por prolongadas jornadas, que podem chegar a 14 ou mais horas diárias. A maioria dos contratos é feita com pagamento semanal, porém, se o taxista não conseguiu captar recursos necessários para pagar a diária, fica impedido de renovar o contrato.

#### **1.4 Categorias e tipos de táxis**

Em São Paulo, o órgão regulador das atividades de trabalho no transporte público subdivide os táxis em três categorias: luxo, especial e comum. Essa variação é definida pela quantidade de equipamentos, recursos e serviços oferecidos à clientela, além da marca e ano do carro.

Os tipos de táxi em Salvador são subdivididos pela Getax em comuns e especiais. Os táxis do tipo comum são veículos de modelo popular com exigência de alvará e taxímetro vistoriado, condições higiênicas, de conservação e funcionamento. Porém, os táxis considerados especiais (COMTAS e COMMETAS) precisam dispor de condições e recursos de conforto exigidos pela clientela como pagamento com cartão, ar condicionado, telefone, dentre outros serviços. Diferenciam-se dos táxis comuns por

tarifas de cobrança diferenciada, contam com serviço de central de chamada de táxi. (SALVADOR, 2007)

Os carros estão classificados em duas categorias, de acordo com o proprietário. Os incluídos na categoria “A” são pertencentes a permissionários cadastrados com pessoa física, e os incluídos na categoria “B” são de propriedade de empresas de frota de táxi, portanto como pessoas jurídicas. Os carros circulam na praça com identificação, pois estão impressas na lateral do veículo a letra, seguida do número do alvará (exemplo: “A – 8989”).

Nas cooperativas que operam em Salvador – COMTAS e COMMETAS – estão cadastrados 276 motoristas e veículos. São considerados, no jargão dos próprios taxistas, como “filés” no mercado por agregar clientela de alto poder aquisitivo. Aos associados são garantidas paradas diferenciadas dos demais táxis, localizadas em lugares considerados de “boas corridas”, como o aeroporto, rodoviárias, além de possuírem convênios com empresas e hotéis, o que permite ter uma clientela diferenciada.

Para tornar-se autorizado a servir como transporte de passageiros, o veículo deve conter algumas exigências, como a placa concedida pelo DETRAN (Departamento de Trânsito) com numeração e cor específica, além de obedecer a normas locais quanto à cor e identificação, como uso de faixas pintadas na lateral do carro. Também se exige a sinalização de identificação do transporte com placa luminosa (bigorriho) exposta na parte superior do carro (teto) do lado externo (SALVADOR, 2007).

Para atender às exigências da clientela, a frota dispõe de carros novos equipados com som, DVD, ar condicionado, telefone, GPS. Além destes, como medidas de adequação às exigências pós-modernas na prestação dos serviços, procuram falar mais de uma língua (espanhol e/ou inglês). Atender aos apelos do mercado significa onerar custos para o taxista.

### **1.5 O quantitativo de táxis e motoristas de táxi**

No Brasil e em vários outros países, os táxis trabalham por meio de licenças emitidas pelo Poder Público. O número de licenças é definido apenas pelos órgãos públicos municipais responsáveis pelo transporte, sendo este calculado utilizando-se como base a população total de cada cidade. A referida licença ou alvará de funcionamento, ou documento de permissão, é o documento essencial e indispensável para que o taxista possa exercer regularmente a profissão. Na ausência desse documento, o profissional fica impedido de realizar a atividade de transporte público individual, tornando uma atividade clandestina e sujeita a penalidades, como apreensão do veículo e suspensão temporária ou definitiva da Carteira Nacional de Habilitação.

Como regra nacional, o cálculo para definir a quantidade de licenças concedidas em cada centro urbano utiliza como parâmetro o número de um taxista para cada 500 habitantes. Porém o que tem sido denunciado pelos sindicatos e associações é que, em quase todos os grandes centros urbanos no Brasil, existe um excedente de táxis licenciados interferindo no equilíbrio do mercado, gerando alta competitividade.

Os motoristas de táxis precisam, além de portar a Carteira Nacional de Habilitação do tipo "B", da licença concedida por órgão municipal ou estadual autorizando exercer a profissão de motoristas de táxi. O número de licenças adota o limite de concessão de acordo com o número de alvarás expedidos, sendo que para cada alvará expedido para o motorista autônomo são permitidas duas licenças: uma para motorista principal e a outra para motorista auxiliar. E quando se trata de táxi vinculado a empresa, pessoa jurídica, é concedido um número de até três licenças para motoristas na categoria de motoristas auxiliares, sendo que o número geralmente coincide com o número de táxis correspondentes à frota total da empresa.

Segundo informações da Superintendência de Transporte Urbano e Gerência de Táxi do município de Salvador, com base nos dados de março de 2010, existem 6.996 permissões concedidas, sendo estas divididas em 6.804 para motoristas autônomos e 192 para frota vinculada a empresas de táxi. Cada permissão permite a licença de motorista principal e auxiliar para os autônomos tem a estimativa de 13.600 motoristas. E para empresas considerando uma licença para cada veículo são 384 motoristas de táxis vinculados a empresas. Porém, verifica-se que existe a possibilidade de que na

empresa sejam concedidas até três licenças para o mesmo veículo. Se trabalhadores revezam em turnos diferentes com o mesmo veículo, a estimativa cresce para 576 o total. Portanto, aproximadamente são 14 mil motoristas de táxi com licenças expedidas em Salvador para um período de um ano.

No Estado da Bahia, os números são aproximados, pois, na maioria dos municípios, não existe o processo de concessão de licença ou alvará regulamentando o transporte de passageiros individuais. Diante disso, as informações cedidas pelo Sindicato dos Motoristas de Táxi referem que existe um número aproximado de 18 mil permissões em todo o estado. Destes, 90% estão concentrados na Região Metropolitana de Salvador, na cidade de Feira de Santana e nas cidades com mais de 100 mil habitantes.

A cidade de São Paulo agrega hoje o maior número de táxis do Brasil, com aproximadamente 33 mil táxis, dos quais cerca de quatro mil são táxis de frotas, ou seja, de propriedade de 58 empresas locadoras, sendo estimado um número de aproximadamente de 70 mil motoristas de táxi. No Rio de Janeiro, são 34 mil, quando o necessário seria 23 mil, verificando, com isso, um excedente de nove mil veículos. E o número de motoristas licenciados se aproxima do verificado em São Paulo, 70 mil. (A Tarde, “Salvador tem 1.215 táxis além do permitido”, 27.04.2008).

Em Salvador, não são concedidos novos alvarás desde 1992, porém, com cálculo de um táxi para cada 500 habitantes, há um excedente de 1.215 veículos, justificando a não concessão de novas licenças, mas apenas renovação das já existentes (SALVADOR, 2007). Representante do Sindicato da GETAX e motoristas de táxis reconhecem que essa situação veio a inflacionar o mercado de transferência da licença, tornando verdadeiro patrimônio daqueles que a possuem.

A licença ou alvará adquire um valor de mercado, variando de cidade para cidade. Por exemplo, no ano de 2004, a Prefeitura de Nova Iorque leiloou uma licença do serviço de táxis e os interessados pagaram cerca de \$ 360 mil dólares. Na cidade do Rio de Janeiro, uma licença ou alvará custa cerca de R\$ 60 mil (sessenta mil reais), e em São Paulo, o valor varia entre R\$ 35 mil a R\$ 45 mil (trinta e cinco a quarenta e cinco mil reais) para os táxis do tipo comum. Dependendo do ponto de estacionamento e categoria do táxi, pode custar mais de R\$ 120 mil (cento e vinte mil reais).

Em Salvador, no mercado paralelo, o alvará custa entre R\$ 45 mil (quarenta e cinco mil reais) a R\$ 60 mil para táxis comuns. Os táxis especiais (cooperativas) podem chegar a R\$ 140 mil (cento e quarenta mil reais). Motoristas de táxi argumentam, porém, que a situação de excedente tem gerado desvalorização da categoria, redução dos ganhos, aumento da competitividade e incremento da clandestinidade (A Tarde, “Salvador tem 1.215 táxis além do permitido”, 27.04.2008).

O número de táxis na cidade é bem maior do que anunciam os dados oficiais, pois é visível a existência dos táxis que transitam irregularmente sem o alvará, além daqueles considerados como transporte clandestino. Os táxis irregulares são carros padronizados (brancos com faixas azul e vermelha nas laterais), identificados com letra e número de alvará, com taxímetros, mas que circulam sem a renovação de licença. Os táxis clandestinos são carros comuns, sem nenhuma identificação, que realizam o transporte de passageiros sem nenhum tipo de cumprimento de norma exigida para esse trabalho. Apenas coloca-se um carro de passeio a serviço da comunidade para realizar transporte clandestino. Estima-se que esse tipo de transporte pode superar o número de três mil veículos, conforme informações da GETAX e Sinditaxi.

As licenças são concedidas com prazo de validade anual tanto para o carro quanto à condição de motorista de táxi, sendo realizada pela GETAX vistoria do automóvel e renovação da licença como motorista. Devido à alta rotatividade de pessoas na profissão, muitas das licenças de motoristas de táxi não chegam a ser renovadas, sendo estas transferidas para os motoristas iniciantes na profissão.

Em Salvador, segundo a GETAX, estão cadastradas 13 empresas de frota de táxi com um número total de 192 veículos. As empresas adotam estratégia de alta rotatividade dos carros e motoristas, evitando qualquer tipo de relação que possa estabelecer vínculo empregatício entre o locador e o locatário. Para isso, o motorista que faz locação do carro é constantemente submetido a rodízio, trocando sempre de carro, o que resulta em novos contratos com a empresa. A licença para o motorista é concedida em nome da empresa que solicita ao órgão municipal responsável. Quando o contrato com a empresa é finalizado, esta solicita a baixa da licença para aquele motorista. O motorista locador tem que cumprir acordos com a empresa locatária de fazer algumas vistorias no veículo durante a semana correspondente ao contrato de aluguel. Quando o acordo deixa de ser cumprido, o veículo é apreendido pelo proprietário. O motorista fica

impedido de renovar a locação e a licença é cassada.

Além dos motoristas de táxi registrados regularmente, foi constatado que o número de trabalhadores que realizam transporte público individual exercendo a função de motoristas de táxi, mas em situação irregular junto ao GETAX, pode chegar a um total de três mil. Incluem-se aí os táxis em situação irregular para funcionamento, ou seja, com licença não renovada e que circulam pela cidade prestando o serviço de transporte diariamente e são conhecidos como táxis "chapa-fria". Outro grupo é composto por motoristas particulares com carros próprios, que realizam a atividade de forma clandestina.

Essa situação pode desencadear problemas que vão desde os descumprimentos de aspectos de segurança dos passageiros como a perda de controle do Estado na regulamentação e cumprimento das exigências normatizadas para o transporte público. Some-se a isso a concorrência desleal entre os taxistas regulamentados e os irregulares, favorecendo o surgimento de conflitos entre trabalhadores, além da invisibilidade da real situação de exposição ao risco de violência, já que pode haver um grande número de motoristas de táxi camuflados entre os diversos motoristas de automóveis particulares. Essa característica da profissão descortina variadas possibilidades dos rumos da pesquisa diante de tanta diversidade.

## **1.6 A atividade de trabalho dos motoristas de táxi**

O Direito do Trabalho classifica como profissional autônomo aquele que não é empregado e que exerce, habitualmente e por conta própria, atividade profissional remunerada. Explora em proveito próprio a própria força de trabalho. Essa autonomia da prestação de serviços confere-lhe uma posição de empregador em potencial. Está amparado pela Previdência Social como contribuinte autônomo. O diferenciador de trabalhador autônomo para empregado está no aspecto de subordinação (salarial, jornada, funções, etc.), portanto não tendo o dever de obediência, já que não possui patrão (BRASIL, 2008).

Os aspectos referidos como positivos sobre a profissão ganham força quando o argumento está na liberdade e autonomia e se traduz na seguinte declaração de um dos

taxistas entrevistados: *“Meu patrão são meus clientes. Fico aqui até a hora que vejo que está sendo bom pra mim. Posso amanhecer indisposto e não ir trabalhar ou ir mais tarde. O melhor é não ter que me preocupar em dar satisfação a chefe”* (N.G., taxista-proprietário, 57 anos).

A condição de autônomo significar liberdade se esbarra com limites que são ditados pelo mercado e pelas condições materiais disponíveis. Por exemplo, para o taxista que referem dificuldade em cumprir compromissos financeiros, principalmente aqueles que são locatários (pagam diárias) a liberdade fica muito condicionada ao mercado. Os taxistas que têm esse compromisso com pagamento de diárias trabalham jornadas prolongadas e, mesmo conseguindo ter uma lucratividade em um dia, não podem cruzar os braços, pois a possibilidade de ganhos no dia seguinte fica completamente imprevisível.

Como desvantagens apontam para a dificuldade de provimento financeiro quando precisam parar de trabalhar por motivos de doenças e acidentes. Os dias parados são contabilizados como perdas irreparáveis, pois aqueles que não possuem outra renda e não sendo contribuintes de sistema previdenciário passam por dificuldades de auto-sustentação financeira, tendo que recorrer à solidariedade de amigos, parentes e colegas. É importante acrescentar que, segundo a Associação Metropolitana dos Taxistas - AMT, cerca de 90% dos motoristas de táxi não são contribuintes do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS.

Aqueles que trabalham com uma clientela fixa relatam que essa condição lhes traz muitas vantagens, mas que a desvantagem está em ter uma jornada de trabalho condicionada à solicitação do outro. Portanto, essa situação regula todo o movimento diário do taxista, exigindo-lhe, para manter a clientela, uma disposição a qualquer hora do dia ou da noite para prestar o serviço solicitado.

A situação de autônomo também pode explicar a dificuldade que alguns dos taxistas informam em ter quando precisam adotar padrões, obedecer a regras, normas estabelecidas pelos órgãos, pelos sindicatos e associações. *“Até mesmo quando o colega está falando algo para o nosso bem, mas tem uma teimosia que atrapalha”* (F. A., 60 anos, auxiliar). Para alguns, os autônomos são considerados rebeldes, difíceis de cumprir normas e apontados como descumpridores de legislação e campeões em multas

aplicadas por infração no trânsito. Os taxistas se defendem e justificam que esse comportamento também se deve aos hábitos dos passageiros, que exigem que o motorista pare em lugares proibidos por comodidade. A outra justificativa reside no argumento de que o mercado de trabalho em baixa obriga o taxista a cometer algumas infrações visando garantir o ganho diário ou conquistar clientela.

Deve-se levar em conta que muitos trabalhadores encontram na profissão de taxista uma opção para resolver a situação de desemprego. Há ainda aqueles profissionais que encontram nessa ocupação uma forma de complementar a renda, fazendo o chamado “bico”.

### **1.7 A rede de apoio dos motoristas de táxis**

Na capital baiana, a rede de apoio dos motoristas de táxi é composta por órgãos públicos (estaduais e municipais), sindicato, associações, operadoras de chamada de táxi, estabelecimentos comerciais que mantêm relação de troca com esses profissionais como, por exemplo, emissoras de rádio locais (AM e FM) que divulgam informações de interesse da categoria e outros trabalhadores que fornecem informações de acontecimentos diversos que ocorrem nas ruas. Os motoristas de táxi são os informantes principais sobre condições de tráfego na cidade.

#### **a. Órgãos Públicos**

A GETAX está vinculada à Superintendência de Transporte Público, órgão da Prefeitura Municipal de Salvador, e tem como função estabelecer bases legais e normativas que regulam o funcionamento do transporte público individual, baixa portarias, concede alvarás, licenças, realiza vistorias anuais, regula pontos, filas e estacionamento de táxis, cancela licenças, faz transferência de alvarás, fiscaliza funcionamento dos táxis, aplica punição diante de irregularidades observadas. Além disso, contribui, juntamente com entidades de defesa da categoria (sindicato e associações), para melhorias nas condições de trabalho. É órgão de referência para todos os motoristas de táxi em Salvador.

Na capital baiana, não existe experiência sistematizada entre serviços da polícia



e taxistas, mas a central de chamada de táxi possui articulação com estes órgãos. Os taxistas referem que são importantes quando ocorre algum sinistro, principalmente quando roubam o carro do taxista. Mas não costumam recorrer à polícia quando os assaltos ou roubos não representam perdas financeiras de grande impacto. Reclamam que o registro de ocorrência policial (BOs) leva tempo para ser realizado e que a resolutividade é muito baixa. Costumam referir sentimento de solidariedade diante das condições de trabalho da polícia

No entanto, culpabilizam e responsabilizam o Estado pela ineficiência na prestação do serviço de segurança pública, que, através da Polícia Militar, tem com estes trabalhadores uma articulação informal. Segundo G.A. (45 anos, policial), eles estão nas ruas e presenciam acontecimentos como acidentes e crimes que ocorrem os espaços públicos. Portanto, são considerados como informantes potenciais para a polícia. Na cidade do Rio de Janeiro existem mecanismos formais que integram serviços de segurança pública, os taxistas e as centrais de chamadas de táxi.

#### **b. As centrais operadoras de chamada de táxi**

Prestam serviços diretamente aos motoristas de táxi através de comunicação integrada entre trabalhadores, central e consumidores, utilizando um radiotransmissor (VHF). Em Salvador, estão cadastradas na GETAX nove operadoras de telemarketing. Destas, a maioria é formada por taxistas através de associações e cooperativas. Mas existem algumas que são empresas voltadas a prestar atendimento de telecomunicação. A função principal dessas cooperativas e empresas é fornecer um serviço de chamada de táxi através de telefone para usuário e encaminhar a solicitação para os associados. A estes cabe cumprir as regras estabelecidas e realizar pagamento mensal referente aos serviços prestados.

De forma simultânea, todos os associados recebem o chamado do serviço. Aqueles que se encontram nas proximidades do endereço do cliente comunicam à central que vão atender à chamada. A partir desse momento, o serviço à central registra o serviço do taxista e passa a acompanhar até que finalize o serviço e passe a estar disponível para novas corridas. Quando o taxista usa o rádio para informar que atenderá ao chamado, na central ficam registrados os dados tanto do cliente quanto do táxi que tem o alvará cadastrado na central.

As cooperativas e associações também trabalham na captação de mercado e clientela fixa e ainda concorre a licitações de empresas privadas e públicas para prestação do serviço de transporte. Atuam organizando serviços assistenciais para os associados com planos de saúde, seguros próprios contra roubos de carro e perdas parciais e totais ou despesas na recuperação do carro envolvido em acidente de trânsito.

Possui uma organização em departamentos, que cuidam das questões administrativas, contábeis, jurídicas da associação. Dispõe ainda de uma comissão de fiscalização e de ética voltada para julgamento de ações dos associados e aplicação de penalidades. Estas são dirigidas àqueles que infringem regras administrativas, financeiras e da cooperativa e assumem comportamentos considerados inadequados. As penas são advertências, suspensão temporária ou permanente do associado.

Existem variados tipos de cooperativas com recursos de acordo com o número dos associados, grau de organização e capacidade de capital financeiro e assistencial. Algumas oferecem planos conveniados com empresas de telefonia, planos de saúde; outras funcionam precariamente e são voltadas apenas para captação de mercado e para articular a interação entre consumidor e taxista. Porém, observa-se que a capacidade de recursos disponíveis determinará os tipos e a qualidade de assistência disponibilizada ao taxista.

As operadoras de chamada de táxi exercem funções importantes para os associados, principalmente selecionando uma clientela. Por ser identificada e ter endereços conhecidos ou registro do local onde foi originada a chamada, adquire a função de proteção ao trabalhador e ao consumidor.

Os motoristas de táxi associados a alguma central operadora de chamada de táxi revelaram que o serviço, além de realizar a captação de clientes, protege o taxista de grande parte das investidas criminosas, pois os passageiros são identificados, assim como a origem e destino da corrida. Para esses taxistas, a central operadora funciona com uma espécie de filtro, tanto para o usuário quanto para o trabalhador.

As centrais de operadoras de chamada de táxi funcionam como o meio de comunicação mais eficaz entre os motoristas. As operadoras exercem o papel importante na rede de comunicação e apoio em situações suspeitas e concretização de

ações de violência contra os motoristas. Tomam providências, auxiliando quando o taxista está em situação de risco, acionando serviços necessários de acordo com o tipo de problema. Divulgam os assuntos entre os associados, possibilitando a organização coletiva dos taxistas que seguem em apoio ao colega. A depender da gravidade do problema, fazem transmissão todos os associados e, quando necessário, para outras operadoras de chamada com a finalidade de dar ampla divulgação de um determinado fato ou notícia.

Observamos que existem várias cooperativas em pontos de táxis como estratégia de organização e controle territorial e de mercado. Funcionam como equipamento de proteção e comunicação entre associados. Algumas funcionam vinte e quatro horas; outras em turnos que variam entre seis da manhã e 22 horas.

### **c. SINDTAXI e AMT**

O Sindicato dos Motoristas de Táxis da Bahia - SINDTAXI foi fundado na década de 1960 e vem, ao longo dos anos, travando batalhas na conquista de melhorias nas condições de trabalho. Analisando os artigos do jornal A Tarde entre as décadas de 1980, 1990 e 2000, foram vários registros de movimentos da categoria organizados pelo sindicato reivindicando aumento de valores das tabelas, financiamentos de carros com incentivos fiscais e ações de segurança pública contra a criminalidade que vitimiza taxistas. Porém, ainda na década de 90, inicia-se um conflito entre taxistas e dirigentes sindicais, tornando cada vez mais escassas as manifestações públicas de apoio ao sindicato. Atualmente, os taxistas referem que o Sindicato exerce apenas a função burocrática de representar a categoria junto a órgãos estatais. A posição dos entrevistados é polarizada entre os que defendem a desfiliação da entidade e o descrédito total por ela e os que admitem a necessidade e importância de fortalecer a entidade.

A Associação Metropolitana de Taxistas - AMT representa a categoria diante de órgãos públicos e privados. Desenvolvem ações de apoio assistencial com seguros e planos de saúde, casas comerciais e de serviços de manutenção do táxi conveniados, ações políticas, e promove atividades de lazer e integração da categoria através do mais importante campeonato de futebol entre times de taxistas que ocorre anualmente. Alguns taxistas acreditam e apoiam as ações da AMT, outros não sabem da existência

nem de seu funcionamento. Muitos taxistas associados em cooperativas não estão associados à AMT.

As cooperativas e associações parecem estar em plena expansão em Salvador. Existem as grandes cooperativas como COMTAS, COMMETAS, CHAMETAXI, TELETAXI, dentre outras que têm números de associados acima de 200. O curioso é que passam a serem constituídas diversas associações em pontos espalhados pela cidade. Esse tipo de organização social começa com grupo de taxistas que frequentam um mesmo ponto e passam a organizar fila e adquirir recursos como telefone coletivo e conquista de clientela local. Então partem para a burocratização como meio não só de organização formal do grupo, mas de controlar o território e mercado local contra invasão de taxistas que não fazem parte daquele grupo e que eles chamam de "paraguaios". Dessa forma, os taxistas utilizam a burocratização e a institucionalização formal do controle do espaço e mercado, expulsando aqueles que não pertencem ao grupo.

As associações nos pontos agem solitariamente quando o assunto são mercado e competitividade. Então defendem o território com fúria. Porém, quando o assunto é risco de vitimização de taxistas por violência ou acidente envolvendo colegas, as divergências são anuladas e seguem em solidariedade, principalmente entre membros do mesmo grupo, mas não são indiferentes com colegas de profissão, mesmo que desconhecidos.

## II. A CULTURA OCUPACIONAL E O ORDENAMENTO RACIONAL DA CATEGORIA

### 2.1 Perfil dos trabalhadores e aspectos da identidade social

A categoria dos taxistas forma um mosaico que favorece a construção da identidade social destes trabalhadores. São em maioria do sexo masculino, casados, de cor parda, com idade que varia entre 21 a 67 anos, com escolaridade de ensino médio, têm histórico de trabalho relacionado à profissão de motorista, apesar de haver inserção e origem em outras ocupações. São vistos pela própria categoria e por usuários como “sem educação” e para outros como solidários, conselheiros, contadores de histórias e de “causos”; para uns, “bom papo”; para outros, intrusos. Enfim, uma categoria marcada pela heterogeneidade, como veremos no decorrer deste trabalho.

Em relação à cor da pele, 60% dos entrevistados se declaram de cor parda e 40% negra. Na pesquisa realizada por Paes Machado e Noronha (2001), dos 527 entrevistados, 52,9% eram de cor parda e 25,2% de cor negra, revelando uma supremacia étnico-racial entre os motoristas de táxi em Salvador, o que coincide com o perfil racial da população da cidade.

Encontramos taxistas com 23 anos e outros com 66 anos, porém a predominância está na faixa etária entre 30 a 59 anos. Esse perfil assemelha-se ao encontrado por Abreu (2002), em Porto Alegre, e Stenning (1995), no Canadá e nos Estados Unidos ([www.taxi-1.org](http://www.taxi-1.org), 2001).

Alguns taxistas admitem atuar em outras ocupações, como funcionário público, bancário, comerciante, vendedor, policial, vigilante, além de estudantes. Divide a jornada diária em duas atividades. Os que têm emprego fixo (funcionário público, policial, bancário) consideram o táxi como “bico”. Há os que consideram o táxi como atividade tão importante quanto à outra, argumentando que, em determinados períodos do ano, conseguem “faturar” mais como taxista, e em outros, com a outra atividade (vendedor de imóveis, comerciante, por exemplo). *“Quando a praça está boa, dá pra tirar uns trocados, e depois, quando baixa o movimento, a gente tem o outro para poder*

*pagar as despesas do mês” (B.E., 55 anos, taxista).*

A escolaridade variou entre aqueles que possuem apenas o ensino fundamental, outros com ensino médio completo (a maioria) e dois dos entrevistados com nível superior. Um deles atribui a opção pela profissão à baixa escolaridade. Tem sido recorrente taxistas justificarem que estão na profissão, mas que possuem escolaridade, como se existisse uma relação direta entre serem taxistas e terem baixa escolaridade. *“Eu sou taxista, mas tenho estudo. Não sou assim ignorante, eu tenho cultura”.* (A.D., 45 anos, taxista). Analisando os discursos dos taxistas em artigos de jornais, percebe-se que a imagem deste profissional está associada a comportamento inadequado, tido como mal educado, intolerante e mal humorado, o que se pode atribuir à baixa escolaridade.

A partir da década de 1990, iniciou-se um movimento nas capitais voltado para treinamentos específicos destinados aos motoristas de táxi. O objetivo é melhorar a qualidade dos serviços prestados, atender às exigências da clientela e contribuir para modificar a imagem que a sociedade tem desse profissional. A iniciativa é resultado da exigência do próprio mercado, que passa a denunciar comportamentos inadequados. Além disso, empresas de médio e grande porte e o setor de turismo vêm solicitando que o taxista aprenda outras línguas para melhor atender e informar os visitantes.

*“Os profissionais desta área estão se modificando. Anos atrás, bastava apenas saber dirigir e conhecer a cidade. Hoje, necessitamos que os profissionais tratassem os passageiros como clientes. Porque o carro é uma empresa. Tem gente aí que fez um investimento às vezes muito mais alto do que uma microempresa. Tem que tratar o cliente garantindo conforto e bom atendimento, seja a corrida pequena ou grande. Isso tem ajudado a mudar a imagem que fazem dos taxistas, de pessoas mal-encaradas ou sem educação” (F.A., 60 anos, taxista).*

O comentário do motorista de táxi evidencia que existe uma imagem cultivada como a de um trabalhador desprovido de instrução e comportamento inadequado no exercício profissional. Porém, existem relatos que divergem dessa opinião quando apontam que os taxistas eram profissionais que usavam *“paletó e gravata”* e muito discretos, sendo esta vestimenta modificada devido ao clima quente e à quase inexistência de carros com ar condicionado (ADETAX-SP, 2007). No contraponto da imagem de *“sem educação”*, muitos relatos afirmam que os taxistas atuam no papel de conselheiros, *“psicólogos”*, dando opinião e auxiliando o passageiro a tomar decisões adequadas.

*“Tem gente que entra no táxi e conta a vida toda. Reclama do marido, fala da mulher, queixa-se do patrão, fala das dificuldades financeiras. Às vezes pedem conselho, choram. A gente fica dando uma de “psicólogo”. Tem gente que chega desesperado e, depois da conversa, sai mais calmo, já estamos acostumados com isso” (L.U., 45 anos, taxista).*

Em entrevista a passageiros, fica patente a fama dos taxistas como conversadores, contadores de histórias, formadores de opinião, respeitados como “*cabo eleitoral*”. Muitos deles fazem discursos político-partidários defendendo geralmente grupos que auxiliam a categoria e criticando os que tomam decisões contrárias a ela. Visitando sites que tratam sobre motoristas de táxi, encontramos um dedicado “aos causos de taxistas” onde estão catalogadas variadas crônicas escritas por estes trabalhadores.

Para a vizinhança do ponto ou local onde frequenta o taxista durante os intervalos (almoço, lanche, etc.) são considerados como solidários, amigos, conversadores, mas também desconfiados – ficam atentos ao movimento das pessoas em sua volta. Uma senhora, dona de restaurante próximo a um ponto de táxi no Centro de Abastecimento, informa que os taxistas auxiliam na prevenção de situações indesejadas e inadequadas da clientela e possíveis agressores.

*“Prestam atenção a tudo. Um dia eu estava aqui trabalhando e entrou um sujeito, aí foi o taxista que me avisou e ele mesmo ficou de olho. Às vezes, faz comentário sobre as pessoas que frequentam o restaurante e recomenda ter cuidado. E eu agradeço a ele. Ofereço um lanche. Eles sabem tudo o que se passa na cidade. Quando eles chegam aqui, pergunto logo: quais são as novidades?”*

## **2.2 “Clube do Bolinha”: Mulheres? Melhor não entrar**

*“Não tenho nada contra mulher ser taxista. Não sou machista, mas acho que não é profissão para mulheres. Aqui a gente pega pesado. Não tem conforto, fica na rua o tempo todo, sujeito [exposto] a tudo. E quando o carro dá defeito... Eu não aconselho” (L.I., 46 anos, taxista).*

O mercado de trabalho dos motoristas de táxi é, predominantemente, um universo masculino. A atuação de mulheres atrás do volante é quase inexistente. O quadro difere de outras categorias profissionais, nas quais a inserção de mulheres é cada vez maior. Tal cenário levanta dúvidas sobre o controle da cultura masculina atrelada à profissão de taxista ou ao desinteresse feminino pela referida profissão (BERRY, 1997; ROCHA, 2004).

Os motoristas de táxi de Salvador são predominantemente do sexo

masculino. Segundo a GETAX, representam 99% do total das licenças concedidas para motorista principal e auxiliar. O banco de dados do ISC referente à pesquisa com 527 motoristas de táxi em Salvador registra que, do total de entrevistados, 99,4% são do sexo masculino. Esse perfil de gênero é confirmado nos estudos realizados no Canadá (STENING, 1995), e nos Estados Unidos, NIOSH (1998). Estas informações revelam uma baixa inserção de mulheres nessa categoria, porém Rocha (2005) aponta que essa realidade tem mudado na cidade de Brasília, com a inserção cada vez maior das mulheres na profissão.

De acordo com os entrevistados, a baixa inserção das mulheres se dá pelas características da ocupação, e atribui ser um *“trabalho perigoso, arriscado”* como principal motivo da pouca inserção de mulheres. Todos responderam que conhecem uma mulher taxista, mas que ela tem baixa participação na profissão e desenvolvem a atividade de motorista de uma clientela específica como transportar crianças, idosos, enfim, referem um trabalho com uma clientela que lhe garante maior proteção contra os *“perigos de estar na praça”*.

*“Elas não aguentam o rojão. Nem assenta muito [inadequado]. A gente às vezes fica assim na rua sujeito a tudo, a acidente, briga, roubos, assalto... E tem uma coisa, a mulher corre o perigo de pegar aí um marginal que pode fazer um mal, violentar [refere à possibilidade de estupro]. Ela esteja sozinha, não tem como se defender direito. Jamais deixaria uma filha ser taxista” (J.C., 64 anos, taxista).*

Confirmando que os motoristas de táxi não veem as mulheres como detentoras de requisitos básicos para atender à demanda específica do dia-a-dia da profissão, um dos entrevistados revela que conhece uma mulher que ficou viúva de um motorista de táxi e resolveu assumir a profissão do marido, mas que realiza o ofício com uma clientela fixa.

Eles justificam que as *“agruras”* vividas nas ruas da cidade, como o risco de violência e acidentes de trânsito, a má conservação das vias públicas, as necessidades de conhecimento de mecânica do carro, força física, o manejo no contato com pessoas desconhecidas (passageiros) tornam a profissão imprópria para as mulheres. *“As mulheres não foram criadas para isso, isso é coisa mais para homem mesmo” (G.I., 44 anos, taxista).*

Foram entrevistadas três motoristas de táxi do sexo feminino. Uma delas, que trabalha em ponto de táxi de bairro, apresenta linguagem, modo de vestir, traços físicos



e hábitos que se assemelham aos dos homens. Costuma jogar dominó, apresenta comportamento curioso diante do carro, mostra interesse e satisfação em emitir opinião sobre problemas mecânicos. Porém não ficou claro se a taxista tem um comportamento que associamos a afirmação de gênero (masculinidade) ou se desenvolveu esse comportamento como forma de ser aceita no grupo. Relata que tem formação e que já trabalhou como auxiliar de enfermagem, mas sofreu muito na profissão. Como tem irmãos e primos taxistas, resolveu sair do emprego e comprou um táxi. Ela trabalha das 7 às 19 horas, no máximo. Disse que já chegou a trabalhar até às 22 horas, mas não cumpre mais essa jornada devido ao risco de violência. Frequenta ponto fixo no bairro de Vila Laura, evita pegar passageiro na rua. Passou por duas experiências que ela considera como tentativas de assalto, mas que não se concretizaram porque ela recusou a corrida.

*“Eu me sentia muito sofrida quando trabalhava como enfermeira. Um dia conversei com minha mãe, e meu irmão me orientou primeiro testar com o táxi dele para ver se dava certo. Então, trabalhei três meses no táxi dele e resolvi comprar o meu. Não me arrependo. O pessoal do ponto me trata bem. Tudo tranquilo” (E.L., 39 anos, uma taxista).*

A outra mulher entrevistada era uma taxista que trabalha com clientela fixa, em sua maioria. Trabalha no táxi desde que o marido faleceu. O táxi tornou-se oportunidade imediata de trabalho. Ela está associada a uma central de chamada de táxi. Usa fardamento, mas mantém acessórios femininos e diz que faz questão de usá-los. Relata que dificilmente vai para a fila do ponto do shopping Brotascenter, pois possui clientela que solicita seu serviço, tanto pela central quanto por celular. Trabalha somente entre as 7 e as 17 horas porque, a partir das 18 horas, frequenta curso preparatório para vestibular. Só trabalha aos domingos e feriados quando clientes solicitam. *“Entrei na profissão e gosto de conduzir as pessoas, mas penso que não é para toda a vida. Por isso vou estudar e ter uma profissão mais tranquila. Vou prestar vestibular para contabilidade” (E.D., 48 anos, taxista).*

A terceira taxista tinha hábitos curiosos. O que chamou mais a atenção foi que ela passa 15 dias morando dentro do carro, sendo que, à noite, ela passa no estacionamento do Terminal Rodoviária. Ela dorme dentro do táxi. Informou que fez curso de economia e ficou desempregada. Como tem muitos parentes taxistas, resolveu entrar para a profissão que ela diz gostar, apesar dos problemas. Trabalha em dois pontos: o do Hospital Roberto Santos e o do Terminal Rodoviário. Quando começou a

entrevista, ela estava tranquilamente estacionada debaixo de uma árvore, fora da fila de táxi, em intervalo para descanso e arrumando alguns pertences pessoais. Ela estirava meias e as guardava no porta-luvas. No compartimento da porta do lado do motorista havia remédios, perfume, guardanapo, copo, garrafa térmica para café. No banco do carona, uma feira, ainda na sacola plástica, contendo produtos alimentícios. Além das meias, no porta-luvas fica uma bolsa contendo objetos de higiene pessoal. Não mostrou, mas informou que no porta-malas havia uma mala com roupas, sapatos, travesseiro, cobertor, lençol, prato, copo, talheres. Enfim, o táxi assume o lugar de moradia, uma realidade frequente entre taxistas locatários. A taxista contou que tem uma casa na Ilha de Itaparica. A filha dela mora lá, e ela vai para casa a cada 15 dias. Quando volta para casa, fica uma semana sem trabalhar.

*“Eu gosto de dirigir, de ter carro. Não gosto muito de conversar com clientes, eles enchem a gente de problema. Prefiro ficar calada. Os colegas, nem dou bola para eles. Fico aqui na minha, não incomodo ele e nem eles me incomodam. Prefiro ficar dentro do meu carro. Aqui eu durmo, arrumo as coisas, assisto DVD. (...) Só vou ficar um tempo pra ver se me aposento, estou pagando o INSS. É muito cansativo.”*  
(D.I., 52 anos, taxista).

Interessante observar que, nos dados informados pela GETAX, não constam número diferenciado de homens e mulheres na profissão, pois, segundo os representantes do órgão, não se dispõe dessa informação. O que nos faz suspeitar que até mesmo os órgãos regulatórios não considerem a inserção da mulher na profissão. O Sinditaxi não informou números precisos, mas uma estimativa de 1% dos associados é composta por taxistas do sexo feminino. Entretanto, cada taxista entrevistado conhece pelo menos um taxista do sexo feminino.

### **2.3 Ritos de iniciação na profissão: os “paraguaios na área”**

No processo de inserção e escolha da profissão, existem trabalhadores que têm como principal explicação a tradição familiar, passando de pai para filho, ou entre parentes próximos, porém não sendo atribuído como escolha profissional, mas como oportunidade.

*“Eu fiquei desempregado e não estava encontrando nada melhor. Meu pai tinha um táxi. Então comecei dividindo com ele. Eu trabalhava um turno e ele outro. Melhorou a renda para os dois e consegui, com a ajuda dele, comprar o meu próprio táxi. Hoje ele não trabalha mais na profissão, aluga o alvará e o carro. Eu gosto de dirigir e já tenho uma clientela boa, que era do meu pai e outras pessoas que conquistei. Tentei outra profissão, fui comerciante, não deu certo, voltei pra praça. Vou ficar por aqui mesmo” (M.N., 43 anos, taxista).*

Há relatos dos que ingressaram na praça por falta de qualificação profissional para outras áreas, outros como opção para enfrentar a situação de desemprego, e ainda aqueles que dirigem táxi para complementar a renda mensal. Estes últimos são empregados de órgãos públicos ou privados que encontram nessa profissão condições favoráveis para complemento de rendimento financeiro mensal. A presença de aposentados que encontram na ocupação a possibilidade de complementar a aposentadoria, também foi verificada. Os taxistas com mais de 60 anos são aposentados ou trabalhadores não contribuintes de qualquer tipo de previdência social que se mantêm ativos para garantir o sustento próprio e de familiares.

Segundo Rocha (2004) e GETAX, profissão de motorista de táxi tem grande rotatividade, associada à flexibilidade de horário de trabalho, com a possibilidade de realizar outros projetos paralelos, como estudo e migração para outras profissões. Vale citar como exemplo o trabalho de Eduardo Campos Rocha. O próprio Eduardo Campos Rocha, autor da pesquisa intitulada “Estranhos Encontros”, foi motorista de táxi no tempo em que era estudante do curso de Antropologia. Atualmente é funcionário público do Ministério da Agricultura. Ele faz parte de um grupo de taxistas que exerceu a ocupação com objetivo de transitar para outra profissão, sendo aquela necessária para viabilizar financeiramente a concretização dos projetos.

B.L (46 anos, taxista), ex-comerciante, ingressou na carreira de motorista de táxi há dois anos e afirma que o processo de inserção na categoria passa por várias etapas. Inicialmente, ele conta que é preciso chegar com algum conhecido dos taxistas para possibilitar o acolhimento pelo grupo ou pelo menos não ser hostilizado. A inserção se dá de forma processual. O novato, para ser aceito, tem que ser recomendado por um dos membros do grupo que tem uma boa reputação junto aos colegas. A aceitação, mesmo com recomendação, não é imediata. O grupo permanece avaliando o novato por um período. Será considerado como membro do grupo somente após ter atendido a expectativa dos colegas veteranos.

Os elementos que se traduzem em critérios de acolhimento pelo grupo são referentes a comportamentos éticos, solidários e temperamento do novato em relação aos colegas, os passageiros e a vizinhança. Não aceitam comportamento competitivo desleal do novato, prejudicando o veterano. É imperdoável furar fila, envolver-se em atritos entre colegas, passageiros e com a vizinhança.

O taxista que não possui recomendação encontra muitas dificuldades para inserção nos pontos de táxis. Estes são regulamentados pela GETAX, órgão público responsável, permitindo que todo e qualquer taxista possa frequentar o ponto que encontre vaga e que lhe convenha. Na prática diária, é como ser aceito por um empregador que vai definir se contrata ou não o empregado. Utilizando ora mecanismos sutis, ora agressivos, os veteranos do ponto procuram expulsar o estranho colega. É que o novato representa divisão do mercado de trabalho e aumento da competitividade.

Uma das medidas adotadas para expulsar o novato consiste na informação de que o ponto tem uma organização interna e que, para participar desse grupo, é preciso arcar com despesas para manutenção. A finalidade, como se vê, é dificultar a entrada do novato, que passa a receber tratamento hostil, sendo chamado de “paraguaio”. O apelido equivale a chamá-lo de mercadoria estrangeira, contrabandeada, não legalizada, portanto não aceita pelo grupo. Além disso, a palavra tem uma referência pejorativa, associando a objetos falsificados.

Quando o novato resiste aos maus-tratos, os taxistas veteranos chegam a cometer atos de vandalismo, agressão verbal, gestual e, não tendo sucesso, podem chegar a agressões físicas. Em 2007, o jornal A Tarde registrou conflito entre taxistas em um ponto motivado pelo controle de um grupo e resistência de alguns taxistas que não aceitaram a expulsão da fila, o que culminou em agressão física e intervenção da polícia para reprimir a briga. Segundo a GETAX, pontos de táxis, principalmente os turísticos, são campeões de reclamações e conflitos entre taxistas.

Rocha (2004) registra que a sua inserção na profissão passou por vários episódios que demandavam tolerância. Contou que, quando entrou numa fila de espera, observou que um táxi atrás do seu, sem nenhum pudor, furou a fila, pegou o cliente e ainda acenou para ele. Experiências negativas se repetiram em outros pontos de táxi. Uma delas foi quando deixou o táxi no final da fila e foi até uma lanchonete. Quando

voltou, encontrou um dos pneus do carro vazio. Ele perguntou aos colegas de fila sobre o que tinha ocorrido e todos responderam rispidamente que não tinham visto nada. Aos poucos, ele percebeu a necessidade de conquistar colegas que pudessem orientá-lo sobre como se comportar diante dessas adversidades.

B.I. (46 anos, taxista) afirma que só conseguiu fazer amizade com o grupo depois que um velho conhecido o levou até a parada e o apresentou para os colegas como um parente. Desse dia em diante, compreendeu que, para ser aceito na profissão, é importante ter pessoas conhecidas que legitimem a inserção enquanto pessoas confiáveis. Os iniciantes sofrem com as “pegadinhas”, agressões e hostilidades dos colegas, mas, quando estabelecem relação de confiança no grupo, os conflitos vão diminuindo.

*“É engraçado... no início, queria desistir. Achei uma sacanagem daquele pessoal com a cara fechada pra mim, mas agora eu entendo a desconfiança e o desconforto. Acho que já estou até sentindo assim, também. Quando chega alguém novo fico desconfiado e me sinto um pouco ameaçado. Não conheço ainda ele e nessa profissão tem de tudo. A praça está difícil. Mais um concorrente não é agradável. Querendo ou não, a gente quer ficar indiferente e impor poder naquela. Depois muda e fica todo mundo colega, mas vai depender do comportamento de cada um que está chegando” (B.I., 46 anos, auxiliar).*

Entre os taxistas em situação de clandestinidade os ritos de iniciação dos novatos somente ocorrem com indiferença pelos veteranos que compreendem como meros concorrentes. Os que lideram a praça (conseguem mais trabalho) são aqueles que têm mais tempo no ponto. Geralmente, os mais velhos de ponto não obedecem à fila, ao menos se posicionam nela. A tática deles é deixar o carro no estacionamento ou próximo à fila de táxis clandestinos e ir para dentro de um supermercado em busca dos clientes conhecidos, garantindo a corrida. Somente obedecem fielmente à fila os novatos ou aqueles que não conseguiram conquistar uma clientela.

A chegada é marcada pela desconfiança. A permanência no ponto e a inserção do novato no grupo dependerão da interferência de um dos membros que lhe atribuirá propriedades de confiabilidade (GAMBETTA e HAMMIL, 2005). A confiança do grupo é uma conquista gradual. Mesmo que o taxista tenha sido referendado pelo colega veterano, precisa mostrar atributos que confirmem a sua reputação. Agir usando força e resistência contra a hostilidade do grupo pode garantir a permanência do novato na fila, mas não garante a participação no grupo. Dessa forma, as relações tendem a desencadear frequentes conflitos. Dessa maneira a categoria regula a entrada e pode

contribuir para a saída daqueles que não encontram meios práticos de manter-se na profissão. O que leva a crer que ser taxista depende muito mais de saber agir e interagir no complexo ambiente de trabalho.

#### **2.4 O carro como signo de status social e identidade profissional**

A equação é simples: motorista com táxi torna-se taxista. Portanto, sem carro não há taxista. O carro de passeio incrementado com cores padronizadas, taxímetro e luminoso é universalmente identificado como transporte individual de pessoas – o táxi. Equipamento essencial no reconhecimento da identidade profissional pela sociedade. O táxi atribui ao taxista a condição de *expert* na habilidade de conduzir o veículo carro e transportar pessoas, deslocando-se pela cidade.

O carro, além de ser objeto essencial para o exercício do trabalho do motorista de táxi, acumula a noção de signo de fetiche mercadológico, de afirmação da masculinidade, status econômico e de poder. Tantos atributos vinculados a esse equipamento possibilitaram compreender por que ele foi o propulsor do desenvolvimento do setor industrial. Tornou-se uma verdadeira vedete da revolução na indústria de produção em massa, sendo Henry Ford considerado o herói do início do século XX ao criar seu primeiro carro, em 1903. O visionário da indústria automobilística inaugurou novas tecnologias e modelos de organização de trabalho (fordismo), influenciando no modo de vida das populações (BEYNON, 1985; CORIAT, 1994).

Acelerar era a máxima daquele momento frenético, quando a população se sentia cada vez mais próxima da possibilidade de adquirir um automóvel. O sistema de transporte explode de demanda, e os incrementos foram diversos e modernos. A modernidade traz os carros para os *chofeurs* – antes condutores de carruagens, charretes. Aos poucos, as charretes e carruagens deram lugar aos carros de praça automotivos.

A partir do século XX, os automóveis passaram a povoar as fantasias de homens, em sua maioria os condutores desse veículo. O automóvel, aos poucos, foi se transformando em símbolo do status social. O motorista agrega elegância e poder em conduzi-lo. Os modelos são cada vez mais sedutores, seja pelo design ou pela potência.

O carro novo, e mais moderno, passou a ser objeto de desejo das classes sociais altas e, aos poucos, da maioria da população, independentemente do estrato social. Ter um carro novo e possante é considerado como símbolo de status financeiro e de ascensão social.

*“Eu gosto de carro, toda vida gostei. Sinto-me bem dirigindo e dirijo bem. A gente também fica mais livre, não é? Quando não estou fazendo corrida, fico cuidando do carro: limpo, ajeito as coisas. Às vezes, ajudo um colega a fazer uma reparaçõzinha, entendo um pouco de motor e elétrica, distraio a mente fazendo isso.” (A.J., 56 anos, taxista).*

Naquele momento, nasce a figura do chofer de carro de praça, que, alguns anos depois, definitivamente, se tornariam o motorista de táxi. O carro, nesse contexto, agrega significados sociais e culturais.

Para o motorista de táxi, o carro adquire uma distinção, provavelmente para garantir a relação com a atividade laborativa. Entre os motoristas de táxi há uma clara distinção entre o “carro” e o “automóvel”, sendo verificado entre os entrevistados e confirmado por Rocha (2004). O primeiro adquire o significado de fonte de renda, sustento, meio de trabalho, enquanto o “automóvel” está articulado com a função de locomoção própria, e da família, fora da jornada de trabalho. Então, para os taxistas, o veículo passa a ter dois significados a partir das funções que são atribuídas ao trabalho e à vida doméstica, pessoal e de lazer.

Tanto no estudo realizado por Rocha (2004) quanto nas entrevistas realizadas com motoristas de táxi em Salvador, foi evidenciada a existência de significado do carro por uma parcela de trabalhadores como lugar de “moradia”. Essa situação foi relatada por três motoristas de táxi que revelaram conhecer colegas que têm o carro como residência, motivados por dificuldades econômicas, sendo que a maioria tem endereço residencial fixo, porém somente voltam para casa uma vez por semana devido a distância e à necessidade de captar recursos.

*“Tem colega aí que chega a morar no carro. Às vezes é porque tá pagando a prestação do carro e aí tem que trabalhar duro. Outros é porque moram longe, têm carro locado, aí a diária é cara, não dá pra todo dia ir pra casa” (N.E., 56 anos, taxista).*

Motoristas de táxi mantêm dentro do carro travesseiros, cobertor, toalha, mala com roupas, material de higienização corporal, copo, xícaras, garrafa térmica, dentre outros objetos e utensílios que revelam a condição do carro transformar-se em

residência. Um deles mencionou que, quando estava iniciando na profissão, “residiu” dentro do carro, pois havia comprado o táxi com o dinheiro da venda da casa onde morava. Pessoas em situação semelhante são encontradas nos estoques (estacionamentos de táxi) do Terminal Rodoviário de Salvador e no aeroporto. Os taxistas que vivem essa realidade dificilmente a revelam, sendo o silêncio compreendido como sentimento de “vergonha” pela condição que evidencia precariedade das condições econômicas e estilo de vida.

*“Tem colega que mora no estoque da rodoviária, pois lá tem tudo. Tem lugar para o carro ficar seguro e na fila pra uma corrida, tem policiamento, tem comida, banheiro e sanitário. Ali dá pra viver. E dorme dentro do carro” (N.E., 56 anos, taxista)*

As ruas passam a ser, para alguns motoristas de táxi, uma opção de moradia diante das dificuldades econômicas. Importante destacar que a literatura que trata dos processos de exclusão social aponta a presença de trabalhadores/moradores de rua, explicitando a precarização das condições de trabalho conjugada com crises financeiras, processos de desvinculação, dando lugar a rearranjos dos grupos sociais e resultando em experiências diferenciadas de exclusão (CASTEL, 1998; ESCOREL, 2000; SAWAIA, 2002). Com isso, as ruas não têm sido apenas lugar de loucos, mendigos, doentes, mas passa também a ser opção de moradia de trabalhadores que enfrentam condições econômicas adversas, o que inclui, mesmo que temporariamente, os motoristas de táxi.

A situação de excesso de táxis verificada nas capitais e a facilidade na aquisição de automóveis por uma camada cada vez maior da população têm sido apontadas por taxistas como motivo da precarização das relações de trabalho devido ao aumento da competitividade e redução da faixa de rendimentos nessa profissão. Aliado a esses fatos está o crescimento do transporte clandestino e ainda o aparecimento de concorrentes considerados “cruéis” – os mototaxistas presentes nas cidades do interior ou nos bairros periféricos na cidade de Salvador.

*“Se não tiver um controle, eles vão invadir a nossa praça com serviço ruim, sem conforto, mas muito mais barato. Nesses bairros como Cajazeira, a gente já vê eles rodando, mesmo que de forma irregular. E fazem uma corrida por R\$ 2. Se chega aqui no centro, vai arrasar a gente” (A.J., 56 anos, taxista).*

Essa não é uma opinião unânime entre os taxistas. Alguns não entendem os mototaxistas como concorrentes, pois acreditam que a clientela que utiliza esse serviço não costuma recorrer ao taxista. As camadas popular e de baixa renda são os



consumidores desse serviço. Só recorrem ao táxi quando suas necessidades não podem ser supridas numa motocicleta. Por outro lado, a relação destes profissionais nas ruas da cidade não tem sido amistosa, pois os motociclistas são considerados ousados e com grande capacidade de causar acidentes no trânsito.

O carro também estabelece uma interação com os usuários, pois a aparência, a higiene e o conforto podem ser considerados como atributos de confiabilidade. Motoristas com a intenção de prestar serviço que conquiste a clientela disponibilizam equipamentos e materiais de entretenimento para o passageiro. Os investimentos podem variar de acordo com as características dos passageiros ou clientes, e o poder aquisitivo do taxista. Revistas, jornais, som ambiente, aparelho de DVD, com DVDs musicais, televisão, carro limpo e perfumado, acompanhados por boa conversa, podem fazer clientela. Para M.J, (56 anos, taxista) além de beneficiar a clientela, torna o ambiente de trabalho mais agradável. É possível perceber que os investimentos têm a haver com o gosto do proprietário do táxi. Como afirma um deles: *“Ah, sempre gostei de ler desde a época que vendia jornal, agora coloco pro cliente umas revistas e livros para ir distraindo”* (A Tarde, “Alvará custa R\$ 60 mil”, 27.04.2008. Entrevistado: Rogério Duarte, 41 anos, taxista).

O carro tem função importante na estratificação da categoria que adota uma hierarquia de poder aquisitivo ao motorista de táxi a partir do modelo, ano e condição patrimonial do carro que ele porta. Os modelos dos táxis especiais são carros considerados de luxo para atender às exigências, ao mesmo tempo em que são considerados como *top* na hierarquia da categoria. Enquanto que motoristas de táxis clandestinos na região suburbana trabalham com carros com muitos anos de uso, alguns com péssimas condições de conservação, modelos populares e antigos. São considerados em última posição na hierarquia de status econômico e de poder.

## **2.5 Motoristas de táxi: uma categoria estratificada em subgrupos e subculturas**

Longe da ideia de encontrarmos uma homogeneidade na categoria de motoristas de táxi, encontramos uma diferenciação intensa na composição social. A estratificação em subcategorias está muito bem definida. A palavra subcategoria não está sendo

empregada aqui com o sentido pejorativo e minimizador dos grupos, mas como uma possibilidade de evidenciar o caráter que ordena essa divisão social baseada em status social e financeiro, definindo as condições de trabalho e exposição ao risco de vitimização em graus diferenciados.

Todo motorista de táxi é autônomo, mas a autonomia não está ao alcance de todos. As relações trabalhistas dos motoristas de táxi se baseiam na condição de trabalhador autônomo, sendo que eles se subdividem em grupos diferenciados. Essa característica tem sido muito importante para compreender os riscos a que estão expostos, as formas e gravidades da vitimização por violência e as respostas no controle e proteção contra o crime.

Entre os tantos motoristas de táxi podemos identificar cinco grupos diferenciados em sua estrutura e cultura ocupacional – subcategorias da profissão. Essa divisão parte da referência dos trabalhadores percebendo que existe uma coerência em relação ao status financeiro influenciando no status social representado pelo grupo ocupacional.

Partindo da premissa de que todos são motoristas de táxi, o primeiro grupo que descreveremos são aqueles proprietários do alvará e do carro, apesar de existir pequenas referências de outros que são proprietários do alvará e não do carro, aqueles que têm o carro padronizado, mas tiveram o alvará cassado. Considerando a frequência da condição, adotaremos como grupo de proprietários de alvará e do táxi. Todos eles licenciados como motorista principal. São proprietários autônomos (pessoa física) e podem associar-se às cooperativas, associações e sindicato. Esse grupo será denominado, a fim de facilitar discussões futuras, de "Motorista Proprietário de Táxi". Ele se divide em dois subgrupos, "Motorista Proprietário de Táxi Especial" e "Motorista Proprietário de Táxi Comum".

#### **a.Motorista proprietário de táxi do tipo especial**

O primeiro grupo, composto por táxis do tipo especial, está vinculado a duas cooperativas específicas em Salvador, que são a COMTAS e a COMMETAS. O funcionamento e os recursos disponibilizados aos motoristas de táxis associados a elas agregam pontos específicos em áreas de mercado consideradas de grande demanda,

roteiros predefinidos, passageiros identificados previamente e pagamentos através de tíquetes e cartões que evitam a circulação de dinheiro. Nos pontos, possui espaço de apoio ao taxista que inclui sanitários e local para descanso, enquanto aguardam o passageiro. Esse grupo é considerado pelos colegas como "filé", pois a tarifa é mais cara e roteiros mais longos o que resulta em melhores ganhos com boas condições de trabalho e redução dos fatores de risco de vitimização por violência.

#### **b. Motoristas proprietários de táxi tipo comum e motoristas auxiliares**

O segundo grupo, formado por proprietários de táxi comum, está em sua maioria inserido em associações e cooperativas locais e específicas para esse tipo de táxi e "motoristas auxiliares", com licença atrelada a um alvará de propriedade do empreiteiro (empresa ou taxista). Estes são locatários ou arrendatários, podem locar somente o carro padronizado ou o alvará, ou ainda os dois (mais frequente). Divide-se em subgrupos de "Locatários de Táxi de Autônomo", pois estabelece contrato de locação com pessoa física, o proprietário do táxi e alvará. O outro subgrupo é o de "Locatários de Táxi de Empresa" que tem contrato de locação com empresa de táxi. Essa divisão deve-se ao fato de que nas relações entre locatários e autônomos e locatários e empresas existem diferenças que comprometem a rotina e organização do trabalho do taxista e exposição a situações de risco. Estabelecem contratos diários e semanais nos quais o locatário paga diárias comentadas anteriormente. Qualquer um desses pode ou não estar associado a uma central operadora de chamadas de táxi. Não foi encontrada por nenhuma das fontes a condição de assalariado com ou sem carteira assinada. O que existe comumente são contratos de prestação de serviços entre pessoas físicas ou jurídicas sem estabelecer nenhum tipo de vínculo empregatício.

Os dois primeiros grupos são taxistas que atuam em condições legais e regulamentadas. Porém existem, na realidade, mais dois grupos que operam fora das exigências normativas e legais da profissão.

#### **c. Motorista de táxi irregular**

O terceiro grupo é o do Motorista de Táxi Irregular, conhecido por "*chapa-fria*" ou os "*clonados*", que trabalham com o conjunto de recursos padronizados. O carro devidamente identificado, com cores, faixas e taxímetro, mas que diante dos órgãos

regulatórios encontra-se em situação irregular. A carteira e alvarás não foram licenciados ou foram cassados. Esse é um dos pontos de conflito intenso entre os taxistas, pois eles se sentem injustiçados quando percebem que competem no mercado com aqueles que estão em situação na qual não poderiam exercer a profissão.

*"Tem esses chapas-frias que tomam o passageiro da gente. E a gente fica de mãos atadas porque a GETAX era que devia ver isso. Vê, mas não faz nada. Desse jeito incentiva o cidadão a ser clandestino. E tem muito policial desse jeito, fica difícil até a gente denunciar" (E.V., 45 anos, taxista*

#### **d. Motoristas de Táxi Clandestinos**

O quarto grupo é composto de motoristas particulares<sup>10</sup>, que têm um carro de sua propriedade e resolve fazer transporte de pessoas sem a devida regularização junto aos órgãos e não costumam se identificar como taxista. É o "Motorista de Táxi Clandestino". Subdivide-se em categorias socioeconômicas diferenciadas. Existe um grupo de ex-taxistas ou ex-motoristas particulares identificados como empresários do ramo de transporte individual de pessoas devido ao seu status econômico - "Motorista de Táxi Clandestino de Status Financeiro Bom". Eles vendem o táxi padronizado e o alvará, compram carro comum de modelos luxuosos e continuam realizando o transporte de clientela, geralmente conquistada anteriormente. Praticam valores concorrentes aos dos táxis do tipo especiais, mas não estão obrigados a pagar despesas da manutenção dos requisitos básicos da profissão juntos aos órgãos regulatórios. Agem com discrição, estão presentes em áreas de transbordo (rodoviária, aeroporto, terminal marítimo). Quando abordados por órgãos de fiscalização, informam que estão à espera de amigos, conhecidos, tentando desconfigurar a atividade de trabalho. Não existe registro de punição para esse grupo, pois somente a polícia com flagrante confirmado pode agir combatendo a atividade clandestina. Nesse grupo existem pessoas consideradas empresários, que possuem alguns carros a serviço de uma clientela fixa e ainda possuem um táxi regular.

O outro subgrupo do quarto grupo são os clandestinos que, por dificuldade de empregabilidade ou situação de desemprego, colocam o carro que têm nas imediações de lugares com fluxo de pessoas como supermercados, hospitais, terminal rodoviário,

---

<sup>10</sup> Os grupos apresentados anteriormente se diferenciam dos motoristas "particulares", que são atribuídos aos motoristas que trabalham conduzindo carros particulares, mas não são proprietários do veículo. São identificados como pertencentes da categoria de "chofer particular", pois possuem vínculo empregatício e dedicam à atividade de transporte para aquele que o contratou.

dentre outros. Chamaremos de "Motorista de Táxi Clandestino Status Financeiro em Desvantagem". O carro é particular e próprio, mas sem nenhuma indicação de ser autorizado para funcionar como transporte público individual. São facilmente vistos em áreas de baixa oferta de serviço de transporte, como no Subúrbio Ferroviário, estacionamento de supermercados, hospitais, lojas comerciais, dentre outros pontos. Eles são menos discretos, atendem à fila às vezes organizada e com uma das portas do carro aberta, indicando a disponibilidade para o serviço de transporte tanto de passageiro quanto de mercadorias e objetos. Muitos deles têm clientela fixa ou prestam serviço com recomendações da loja onde ficam esperando o passageiro.

Apesar de existir definição e legitimação da profissão citada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (BRASIL, 2008) como sinônimos de motoristas de táxi os taxistas e os taxeiros, durante o trabalho de campo, foi percebido que essas denominações não são empregadas da mesma forma. O que existe é uma variação de significados atribuídos pelos profissionais aos colegas de profissão, adotando uma classificação. As diferenças foram ganhando forma durante as entrevistas, possibilitando afirmar que se trata de uma categoria profissional que é formada por completa heterogeneidade e com características peculiares importantes para compreender a extensão e a gravidade da exposição ao risco de violência no trabalho.

Através das narrativas dos motoristas de táxi, foi possível identificar a seguinte subclassificação da categoria principal de motorista de táxi. Os taxistas são referidos como trabalhadores que gozam de uma credibilidade, status financeiro e social, identificado pelo grupo social dos trabalhadores como aqueles que são “veteranos”. Os taxistas são referidos quando falam de um grupo proprietários do alvará e do carro e conquistaram respeito e confiança entre os membros do grupo.

A denominação “taxeiros” não é empregada para se referir a um colega, mas como uma terminologia de sentido pejorativo e associada aos “pedras” – locadores de táxi que não conseguiram conquistar a confiança do grupo, assim como aqueles que, por condição financeira desfavorável, submetem-se a situações consideradas gananciosas e suspeitas (em relação ao envolvimento com atividades ilícitas). São geralmente motoristas auxiliares e têm sua rotina ocupacional guiada pela necessidade de captar ganho suficiente para pagar a diária, o que pode corromper o comportamento do trabalhador. São associados a comportamentos agressivos, truculentos, impróprios.

Durante uma entrevista em grupo, a conversa foi interrompida por um motorista de táxi que chegou reclamando da fila. Quando ele se afastou, um dos componentes do grupo disse: *“esse aí é um taxeiro, locador de carro, fica nesse estresse”* (L.I., 46 anos, taxista).

Os motoristas de táxi irregulares, “chapas-frias” ou “clonados”, foram também chamados de taxeiros pelos colegas “proprietários”, o que demonstra uma divisão social da categoria baseada em questões morais e éticas. Nota-se que são excluídos aqueles que estão em situação de irregularidade. Nesse sentido, a queixa dos “taxistas” é que eles cumprem normas, pagam as vistorias e renovação e existem outros que estão na praça trabalhando sem a devida regularização. Entendendo como comportamento compreendido como irregular, da esfera da justiça, atividade não legitimada. Os clandestinos são motivos de conflitos e brigas, mas percebe-se uma tolerância em algumas situações, referem a eles como pessoal “malandro”, “esperto”, “soube conquistar clientela”, “soube fazer pé-de-meia” (primeiro subgrupo dos clandestinos) ou “por sobrevivência”, “falta de oportunidade” (segundo subgrupo dos clandestinos), o que demonstra certa tolerância com esse grupo, mas não com os irregulares, podendo verificar uma ética interna entre os motoristas de táxi.

E por último existem os chamados clandestinos, aqueles que realizam a atividade de transporte de passageiros e objetos de forma remunerada, não usam taxímetro, não possuem alvará e carteira de identificação de motorista de táxi, utilizam carro sem padronização. Tal condição pode acentuar a situação de exposição ao risco de violência no trabalho de forma completamente invisível, já que são trabalhadores desprovidos de proteção e segurança pelos órgãos públicos e entidades de defesa. *“O clandestino é aquele que tem um carro e bota na praça pra fazer corrida sem nenhuma autorização dos órgãos públicos”* (F.A., 60 anos, taxista).

## **2.6 Clandestinos na contramão dos taxistas**

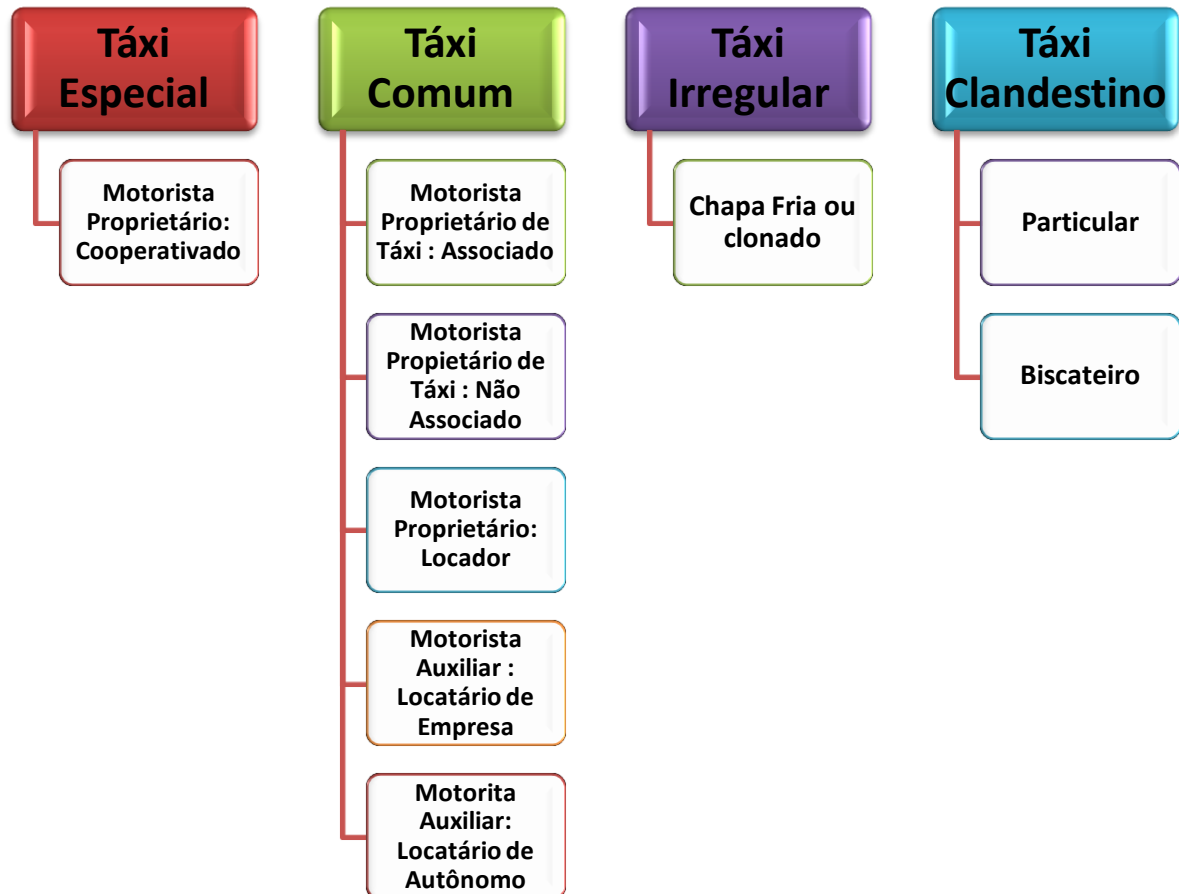
O chefe do setor de Transportes Urbanos Irregulares, vinculado à Superintendência de Transportes Urbanos de Salvador, informou que o número de carros de passeios transformados em táxis clandestinos é desconhecido devido à própria

situação de irregularidade, porém estima que mais três mil carros funcionem transportando passageiros de forma irregular na capital baiana. Este número é subestimado, segundo o presidente do Sinditaxi, que acredita que devam existir mais de quatro mil carros fazendo transporte de passageiros de forma não regulamentada. Quando perguntado aos motoristas de táxi (regulares) sobre a situação dos clandestinos, estes afirmam que pode haver até mais veículos em situação irregular do que regular, ou seja, presumindo um número maior do que sete mil.

A dificuldade em contabilizar o número desses trabalhadores deve-se ao fato de, quando são apreendidos pelos órgãos públicos, muitos não vão recuperar o carro por falta de dinheiro ou quando o carro está bastante avariado, não compensando pagar pelo resgate do carro apreendido. E muitos deles estão em situação de reincidência, o que implica maior custo para liberação do carro. O chefe do setor afirma que existem muitos veículos que se mantêm no pátio da prefeitura porque o dono não mais aparece para reavê-lo.

Segundo A.B. (52 anos, taxista), atribui o aumento da clandestinidade, nos últimos anos, a não liberação de novas licenças para os táxis, assim como uma estratégia do motorista para fugir dos encargos anuais para manter a licença. Além de outros custos diferenciados como seguro de carro, que passam a ser mais caros e com algumas restrições de benefícios quando comparados aos carros particulares.

**Figura 1.** Ilustração da distribuição dos subgrupos que compõem a categoria de motoristas de táxi em Salvador, segundo critério hierárquico do status econômico e relação de propriedade.





### III. AMBIENTE, CULTURA OCUPACIONAL E RISCO

O cenário urbano da nossa pesquisa está circunscrito a uma dimensão territorial de 706 km<sup>2</sup>, subdividida em zona norte, sul, leste, oeste e centro, com uma população aproximada de três milhões de habitantes e com densidade demográfica de 883,63 habitantes/km<sup>2</sup>. Incluindo a Região Metropolitana de Salvador, o território alcança 4.375,1 km<sup>2</sup>. Neste cenário, trafega uma frota de veículos de 60 mil carros, somente em Salvador.

Como ambiente de trabalho, será considerado o espaço onde a atividade de trabalho se concretiza, sendo aí incluída a análise dos elementos presentes na atividade como instrumento/equipamento, meios de produção, processo de trabalho e de produção, objeto, produto, aspectos organizacionais, tendo sempre como centralidade a atividade humana (força de trabalho) do motorista de táxi inserida no contexto ambiental e pessoal (LAURELL E NORIEGA, 1989). No caso dos motoristas de táxi, serão considerados como ambiente de trabalho os espaços públicos da cidade e o veículo enquanto equipamento utilizado para realização da atividade, e como produto o transporte de passageiros.

As ruas de Salvador serão consideradas como ambiente dinâmico e de ritmo acelerado, que condiciona e interfere no processo e organização do trabalho dos motoristas de táxi. Tal ofício exige a habilidade de recorrer a variadas adaptações e tomadas de decisões rápidas e precisas durante a rotina de trabalho. A pesquisadora Bárbara Freitag (2002) discute a capacidade de as cidades grandes possibilitarem a criação de condições psicológicas favoráveis à excitação das funções reflexivas das pessoas. Nelas, a violência encontra espaço para exacerbação desse movimento “nervoso” produzido pelas metrópoles. As urbes solicitam comportamentos coletivos e individuais padronizados, impessoais, cultuando a suposta igualdade e, ao mesmo tempo, negando as diferenças existentes. A multiplicidade de atividades ocupacionais e a divisão social apresentada na paisagem da cidade tornam o espaço público lugar de conflitos e confrontos entre forças, contribuindo para a condição de vulnerabilidade daqueles que estão nas ruas, dentre eles os motoristas de táxi.

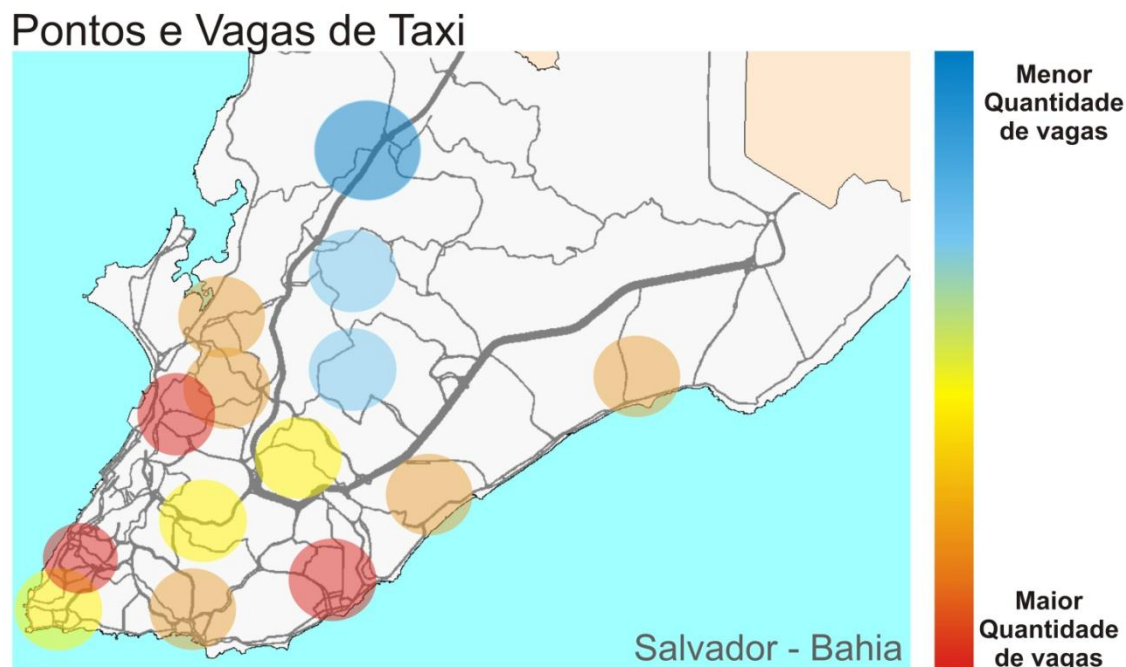
Os estudos realizados por Sanders (2005) com trabalhadores do sexo, Gambetta e Hamill (2005) com motoristas de táxi e Paes-Machado e Oliveira (2009) com motoboys chamam a atenção para alguns aspectos a serem observados quando os afazeres ocupacionais acontecem nas ruas. Geralmente, são trabalhos isolados ou em grupos especializados em determinados ofícios, com rendimentos auferidos monetariamente, quase sempre negociados, com uma relação estabelecida com a clientela na busca da confiança, controle do medo, gerenciando o status social da atividade (legitimidade, dignidade) e a repressão que possa desencadear. Esses aspectos são compreendidos como medidas de ajuste diante das adversidades enfrentadas no dia-a-dia do trabalho nas ruas, ao mesmo tempo em que podem representar oportunidades de conflitos e vitimização dos trabalhadores.

As ruas e avenidas, becos e vielas, travessas e alamedas são um espaço atípico de trabalho. Ali faltam portas, paredes, tetos, enfim, tudo o que represente um espaço de trabalho convencional, onde a segurança é uma norma a ser seguida. Neste espaço público, o taxista é o responsável pela própria segurança. Cabe a ele mesmo manter as condições adequadas para a realização da atividade. Fica mais complexo observando que esse ambiente não é estático, mas móvel por sua natureza.

Vale ressaltar que a dimensão espacial complexa que adquire o ambiente de trabalho dos motoristas de táxi desemboca na construção de uma territorialidade na qual a atividade de trabalho acontece e, por isso, não foge da formação socioespacial com hierarquia entre lugares onde o trabalho acontece, reafirmando a cada momento a capacidade de agir das pessoas e processos de institucionalização com uma regulação política e regulação do mercado (SANTOS, 2005). Os taxistas seguem instituindo as regiões de controle como resultado da criação de áreas baseadas nas relações de poder e, especificamente, domínio de mercado e proteção contra vitimização por violência. Recorremos a Santos e Silveira (2005) para compreender que o território extrapola a noção geográfica e avança para entender o espaço sentido, reconhecido e incluindo a noção “*de pertencer àquilo que nos pertence*”, como área de vivência e de reprodução social, cultural e política própria de determinados grupos.

**Mapa3.** Pontos e estoques do trabalho de campo, Salvador 2006-2009.

Fonte: [WWW.pms.gov.br/getax](http://WWW.pms.gov.br/getax), acesso em fev/2010.



### 3.1 Pontos, estoques e ruas

#### a. Pontos de táxi fixos

Segundo a GETAX e SINDITAXI, existem, cadastrados e regulamentados, 289 pontos de táxi, também conhecidos como paradas, distribuídos por toda a cidade de Salvador. Os pontos de táxi são espaços nas vias públicas da cidade disponibilizados de forma regulamentada por órgão competente para o estacionamento durante a espera pelo usuário. A GETAX faz uma análise de viabilidade da regulamentação do ponto de táxi, tendo como referências a quantidade de moradores e a existência de outros pontos na mesma região. Define a quantidade de vagas de táxi que corresponde à demanda e espaço físico disponível.

**Tabela 2.** Distribuição espacial dos pontos e estoques de táxi em Salvador, em 2007.

	<b>REGIÃO</b>	<b>QUANTIDADE DE PONTOS DE TÁXI</b>	<b>Qto. VAGAS</b>	<b>Qto. VAGAS %</b>
1	Centro	54	346	26,4
2	Pituba	24	281	21,4
3	Itapagipe	15	126	9,6
4	Barra	23	126	9,6
5	Liberdade	08	96	7,4
6	Brotas	16	69	5,3
7	Boca do Rio	10	57	4,3
8	Cabula	08	54	4,1
9	Rio Vermelho	11	49	3,7
10	Itapuã	06	46	3,5
11	São Caetano	07	39	3,0
12	Pau da Lima	02	14	1,0
13	Tancredo Neves	02	07	0,5
14	Suburbana	01	03	0,2
<b>TOTAL</b>		<b>187</b>	<b>1.313</b>	<b>100</b>

Fonte: [WWW.pms.gov.br/getax](http://WWW.pms.gov.br/getax), acesso fev/2010.

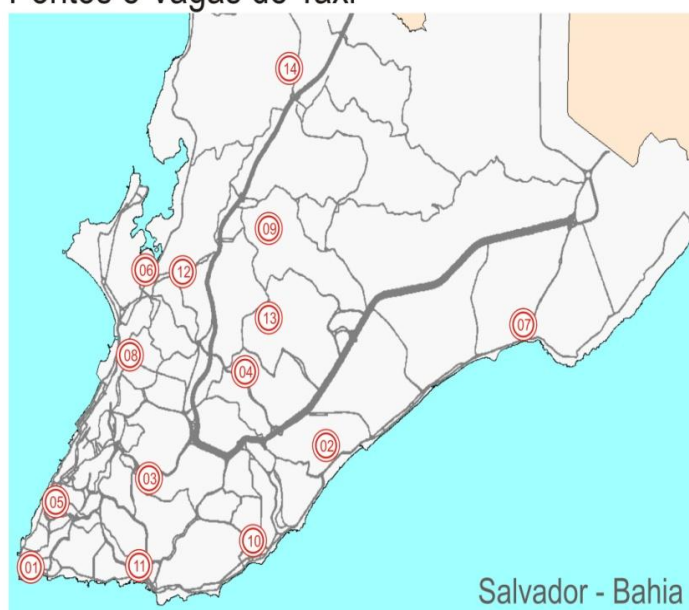
A frota total de táxis em Salvador é de 6.992 veículos. Comparando com o total de vagas disponíveis nos pontos regulamentados de 1.313 vagas, existe, de acordo com informações disponibilizadas pela GETAX, uma defasagem de 5.679 vagas. Segundo a GETAX, em 2009 foram regulamentados mais 102 pontos, distribuídos nas mesmas regiões. O total do número de vagas em cada ponto fixo e estoque, a partir do ano de 2009, não foi informado pelo referido órgão.

As regiões do Centro da cidade e os bairros da Pituba, Itapagipe e Barra concentram juntos 66,9% do total de vagas. Compreende-se que são áreas onde existe grande movimentação de pessoas, pois agregam nelas transbordos (rodoviário, marítimo e aéreo) *shopping centers*, turismo e lazer. Em contraste, a menor disponibilidade de

vagas está na Avenida Suburbana, com ponto para três vagas de táxi. Isso nos faz concluir que a distribuição das vagas ocupa locais de mercado potencial. Porém, ao circular pela Suburbana, é possível perceber que as vagas estão no maior supermercado da região. Não se vê outro local com ponto de táxi, mesmo em lugares como hospitais. No lugar dos táxis regulamentados, nota-se a presença muito clara dos táxis clandestinos.

**Mapa.5** Distribuição dos pontos de táxi e quantidade de vagas,

### Pontos e Vagas de Táxi



	Local	Quantidade de pontos	Quantidade de vagas
01	Barra	23	23
02	Boca do Rio	10	57
03	Brotas	16	69
04	Cabula	08	54
05	Centro	54	346
06	Itapagipe	15	126
07	Itapoã	06	46
08	Liberdade	08	96
09	Pau da Lima	02	14
10	Pituba	24	281
11	Rio Vermelho	11	49
12	São Caetano	07	39
13	Tancredo Neves	02	07
14	Suburbana	01	03

Fonte: [WWW.pms.gov.br/getax](http://WWW.pms.gov.br/getax), acesso em fev/2010.

O número de pontos e vagas disponíveis ainda não atende à quantidade de táxis cadastrados, favorecendo a criação irregular de pontos pelos próprios taxistas. Porém muitos pontos são criados próximos a pontos regulamentados, o que provoca conflitos entre taxistas, pois, para aqueles que frequentam o ponto antigo, a criação de novos pontos nas proximidades significa perda de mercado.

A GETAX ou Sinditáxi não dimensiona o número de paradas ou pontos não regulamentados existentes na cidade, mas comenta que se localizam em bairros com maior potencial de mercado. Ressaltam, ainda, que a GETAX aplica penalidade em forma de multa quando são identificados os motoristas em pontos clandestinos. Por

outro lado, a permanência do taxista dependerá da não reclamação dos colegas, moradores, comerciantes até que seja confirmada a legitimação do ponto pelos mesmos pela GETAX.

A ocupação desses territórios acontece gradativamente, geralmente depois que dois ou mais taxistas analisam e testam o potencial mercadológico do local. Confirmando o potencial, passam a defender o território como se fosse propriedade particular de um pequeno grupo. O controle do território acontece em todos os tipos de pontos, sejam regulamentados ou não.

Os conflitos que ocorrem entre motoristas de táxi em decorrência da tentativa de domínio e controle de territórios, que incluem pontos e clientela, têm sido motivo de variadas formas de agressão entre colegas. Os taxistas entrevistados expressam a vontade de obterem completo domínio dos pontos com o objetivo de garantir uma clientela e mercado exclusivo. *“Querida uma só para mim, se pudesse...”* (B.T., 42 anos, taxista/locatário). A frase demonstra uma relação de propriedade do taxista com o ponto onde trabalha, o que fortalece a característica de trabalhadores autônomos – “donos do próprio negócio”.

*“Lá no Casquinha de Siri [restaurante que não mais existe, mas cujo nome marcou o local, ao lado da Praia de Piatã] teve uma briga entre taxistas que saiu até no jornal. Porque um motorista entrou na fila e os outros, que são os “donos”, não deixaram ele ficar. E aí ele peitou os colegas e partiram pra briga. Teve que chamar os seguranças para acalmar. No final, o colega apanhado teve que sair da fila”* (M.J., 56 anos, taxista).

Os taxistas que frequentam determinados ponto de táxi, com boa perspectiva de mercado de trabalho, têm recorrido a medidas burocráticas com o objetivo de institucionalizar o espaço. As associações em pontos de táxi têm sido uma realidade, principalmente em pontos que têm mercado de trabalho e lucratividade, como shoppings, hotéis, pontos turísticos, transbordos, dentre outros. A institucionalização do território serve como argumento para impedir a permanência de “novatos” e “paraguaios”. O controle do espaço possibilita o domínio de mercado da área exclusiva para os associados. As associações nos pontos não permitem a entrada de novos membros, a não ser que exista demanda para isso. Mas quando isso acontece, os taxistas convidam conhecidos e parentes, mantendo o privilégio apenas para aqueles que fazem parte das relações interpessoais do grupo.

As associações são criadas pelo grupo a partir do cadastramento dos membros, da aquisição de recursos necessários para o conforto do taxista, como ponto de apoio (lugar de descanso, com água, café, etc.), sendo o principal deles uma central de chamada de táxi própria. Eles rateiam as despesas mensalmente entre os associados. A central estabelece a comunicação entre os taxistas através de radiotransmissor, facilitando a difusão de informações de forma imediata. Os membros adotam fardamentos como forma de distinguir-se de taxistas não cadastrados no ponto e influenciando na escolha dos clientes por aqueles com identificação, pois tanto os taxistas quanto os usuários avaliam os sinais de idoneidade antes de pegar o táxi. Dessa maneira, estar na fila de um ponto e portar identificações são diferenciais que podem ser avaliados como quesitos de confiabilidade.

Os motoristas de táxi informaram que há uma distância considerável entre o seu endereço domiciliar e o ponto de táxi em que trabalham, pois acreditam que trabalhar perto do endereço domiciliar pode comprometer sua relação com a vizinhança e potencial clientela. *“Não dá muito certo não. Aqui é trabalho, e os vizinhos às vezes encaram como carona, favores e até a gente fica meio constrangido”* (M.J., 56 anos, taxista). Portanto, eles preferem pontos distantes do endereço domiciliar, porém admitem a necessidade de estabelecer um relacionamento amigável com a comunidade circunvizinha onde está situado o ponto.

Os taxistas explicaram que a jornada de trabalho começa em um ponto, depois se desloca para outro e têm preferência em voltar para o mesmo ponto, mas consideram que *“a praça é que manda”*, pois podem pegar uma corrida durante o trajeto mudando o percurso, recebendo chamada de táxi, situações que fazem com que eles permaneçam circulando na cidade. *“Quando o movimento está muito fraco, geralmente a gente volta pro ponto e fica esperando lá. É mais tranquilo, econômico”* (F.A., 60 anos, taxista).

Ao mesmo tempo em que os pontos são fixos para os trabalhadores, a permanência deles nesses locais pode ser por curtos ou longos períodos de tempo. Muitos apenas iniciam a jornada diária, outros pegam as corridas e retornam ao ponto. Existem aqueles que já têm como rotina ocupar filas de diversas paradas, a depender da conveniência, economia e trajetória das “corridas” que fazem. Do total de entrevistados, apenas um afirmou que prefere ficar rodando pela cidade em busca de clientela e diz: *“Prefiro ficar rodando, mas quando a praça está fraca, volto pra casa”* (N.E., 56 anos,

taxista).

O rodízio de pontos e lugares de trabalho está condicionado pela possibilidade de trabalho e rendimento diário. Os pontos são fixos, mas os motoristas não. Eles procuram lugares que agreguem vantagens tanto de mercado quanto de possibilidade de apoio e segurança. Os taxistas, mesmo que tenham um ponto como referência, transitam em busca de clientela, a depender do horário e dias da semana, eventos, férias, etc.

Entre os meses de dezembro a fevereiro, trabalham nos transbordos, shopping, áreas de turismo e lazer. Mas pode acontecer de um mesmo ponto ter características diferentes em relação ao horário. Por exemplo, no bairro do Comércio, durante o dia, o movimento está voltado para pessoas que circulam fazendo compras, negociando em banco, ou trabalhadores se locomovendo. Quando chega a noite, o cenário transforma-se e dá lugar a um movimento voltado para o turismo. Os pontos do Porto Marítimo de Salvador e do Elevador Lacerda permanecem por 24 horas, enquanto que os demais pontos ficam desativados, pois a razão de eles existirem se extingue depois que a vida comercial do bairro adormece.

No bairro do Comércio acontece um movimento interessante de mudança de cenário entre o dia e a noite. Durante o dia, a movimentação é intensa. Quem pensa em resolver negócios neste bairro evita circular de carro devido à falta de estacionamento. Então os transportes individuais e coletivos passam a ser a melhor opção para o deslocamento. O movimento de pessoas é muito intenso até o final da tarde, quando elas se retiram e dão lugar para outra população tomar conta do espaço. São boêmios, delinquentes, moradores de rua, mulheres que trabalham no entretenimento sexual. A partir das 19 horas, os bancos e lojas fecham e os bares abrem, transformando o ambiente.

Os motoristas de táxi informam que durante o dia, no Comércio, pode-se trabalhar com boas possibilidades de ganhos, mas à noite é “arriscado”. Um deles afirma: *“Durante a noite é para quem tem coragem. Aparecem bêbados, prostitutas, garotos drogados, meninos de rua. Todo cuidado é pouco. Eles assediam os turistas, roubam e fica difícil pra trabalhar”* (P.I., 47 anos, auxiliar). O taxista que trabalha à noite no Comércio, no ponto do Elevador Lacerda, costuma ter um vínculo com a vizinhança. Ele já é conhecido e sabe como movimentar-se naquela região.



As relações sociais são facilitadas dentro do território de trabalho. Aos poucos, a vizinhança passa a ser conhecida, as pessoas que circulam por aquele local, a presença de estranhos, cenas suspeitas podem ser mais facilmente identificadas, os equipamentos de saúde, segurança pública, estabelecimentos comerciais, vínculos com moradores e trabalhadores locais vão auxiliando no processo de conquista de clientela e trabalho protegido de ataques por estranhos. Essa estratégia não garante proteção contra ações criminosas, mas possibilita que o taxista possa perceber os riscos em tempo de tomar medidas de defesa e evitar a vitimização.

Os pontos de táxi são classificados a partir das características da área da região ou local que ocupam. Podemos dividi-los em pontos turísticos, comerciais, de bairros, de hospitais, transbordo, centro administrativo e de trabalho, dentre outros. As diferenças observadas entre os pontos estão na quantidade de pessoas circulando, maior e menor frequência de pontos controlados por associações, a sazonalidade de mercado, mudanças de horários e dias da semana influenciam nos tipos de usuários e riscos de violência.

#### **b. Pontos Eventuais**

Esse tipo de ponto de táxi não está descrito pela GETAX, porém são elementares quando falamos de uma cidade que tem festividades religiosas, momescas, esportivas, festivais diversos, eventos científicos, dentre outros. Esse panorama de eventos na cidade durante todo o ano, principalmente nos finais de semana, transforma os espaços urbanos, as avenidas e ruas. As vias dão lugares a estacionamentos de automóveis e pontos de táxi temporários, organizados e fiscalizados pela Secretaria de Transporte Público do município.

Esses pontos agregam grande número de vagas nas filas de táxi e são definidos a partir de densidade demográfica do evento. Trabalhar em pontos de restaurantes, boates e casas de eventos tem sido uma alternativa para os taxistas que precisam captar recursos para o pagamento de diárias do táxi. Segundo os taxistas entrevistados, a demanda aumenta temporariamente nos horários que antecedem o evento e no seu término. Nestes períodos, eles tentam o maior proveito possível da circunstância, como praticar valores negociados. É vantajoso tanto para o taxista quanto para o passageiro. Porém várias denúncias de passageiros foram registradas pela GETAX. Nas referidas

ocasiões, taxistas recusavam realizar corridas de trajetos curtos ou para bairros considerados perigosos.

Segundo os taxistas, eles tentam negociar com o passageiro tanto o destino quanto o valor, mas os passageiros alegam que a recusa se dá por discriminação. O taxista argumenta:

*“Nas festas, a gente consegue um bom dinheiro, mas também temos que aguentar de tudo. É passageiro bêbado, drogado, que vomita no carro ou adormece e dá trabalho para sair. Outros perdem o dinheiro e a gente fica até no prejuízo. Quando estão bêbados, acomodados, tudo bem. Os piores são uns afoitos que gritam, procuram confusão o trajeto inteiro. Tem muitos casos que compreendo quando os colegas rejeitam uma corrida. É porque eles já perceberam o problema” (B.E., 57 anos, taxistas).*

### **c. Estoques ou estacionamento para táxi**

Além dos pontos de táxi fixos, existem os pontos de estoque, que são uma espécie de estacionamento para um número maior de carros que aguardam, em ordem de chegada, o momento de posicionar-se na fila de táxi que fica em local próximo. Cada ponto fixo tem uma quantidade de vagas, e os estoques foram criados para organizar a fila e evitar aglomeração nos pontos. Em Salvador, os principais estoques são os do Terminal Rodoviário, Shopping Iguatemi e aeroporto. Em cada um deles funcionam mais de uma associação e cooperativas. Podem ser criados em momentos específicos para atender a uma grande demanda de transporte durante eventos como o Carnaval, shows, congressos, dentre outros.

O estoque do Terminal Rodoviário tem capacidade para 80 carros. Os carros permanecem numa fila aguardando o momento em que se deslocam para o ponto com vagas para até 14 carros. Logo, o estoque funciona como um lugar para organizar uma fila gigante, longe dos olhos dos usuários, evitando engarrafamentos no trânsito.

Os motoristas de táxi que estão no estoque passam por períodos longos de espera. Alguns permanecem dentro do veículo, geralmente lendo, ouvindo música, assistindo DVD. Outros saem do carro, conversam com os colegas, se agrupam, discutem futebol, política, comentam sobre ocorrências com colegas, queixam-se do Sindicato, da GETAX, voltam para os carros. Alguns começam a limpar o carro, outros verificam a mecânica do veículo, o que sempre atrai a companhia de outros colegas que vão ao auxílio. Para os táxis da categoria especial, é disponibilizado, pela cooperativa,

um ponto de apoio com telefone, água, informativos para os associados. Os táxis comuns frequentam uma barraca que comercializa lanches, bebidas não alcoólicas e serve como ponto para partidas de dominó.

*“Aqui tudo acontece, tem gente que conserta carro, aproveita pra dar uma geral, tem gente que não fala com ninguém, outros falam tanto que parece que estão brigando. Aqui a gente sabe das novidades. Tem aquele ali [aponta para um colega], que é o maior fofoqueiro, sabe de tudo que acontece na cidade. É bom a gente ficar sabendo também pra informar pro cliente e para se distrair. Aqui às vezes tem até festa de aniversário, Natal, essas datas. Mas o melhor mesmo é estar fazendo corrida” (L.I., 46 anos, taxista).*

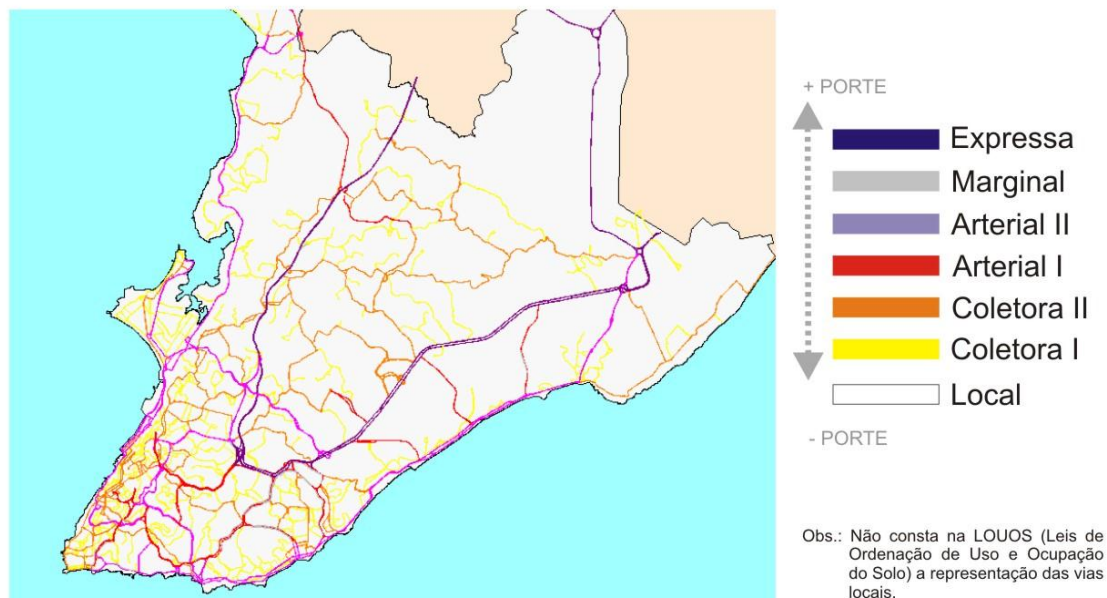
O tempo de espera pode ser longo. Um taxista relatou que chega a ficar até seis horas na fila quando a “praça” não está muito boa. Ele explica que a fila funciona como um termômetro de como está o comércio e o mercado de trabalho para o taxista. Se o comércio, de forma geral, não vai bem é porque diminui o número de pessoas fazendo compras, o que diminui o número de pessoas transitando nas ruas, demandando os serviços de transporte. *“Estoque cheio? Fila lenta? Isso é um mal sinal”* (L.U., 45 anos, taxista).

### **c. O Sistema Viário: avenidas, ruas e becos**

A cidade de Salvador tem um desenho topográfico essencialmente acidentado, e o processo de ocupação dos espaços ocorreram sem ordenamento e controle. A explosão demográfica expandindo os terrenos periféricos gerou um aproveitamento do espaço para construções de edificações baseadas na urgência de morar e na falta de possibilidades de habitação planejada para as camadas desfavorecidas. A paisagem é de ladeiras, baixadas. As moradias parecem desafiar a gravidade e se erguem em lugares de difícil acesso, coincidindo com descrições de (DAVIS, 2006).

**Mapa 4.** Distribuição das vias expressas, coletoras e locais da cidade de Salvador.

### HIERARQUIA DE VIAS



Fonte: CONDER/Salvador – BA, 2010.

O sistema viário na capital baiana foi se conformando com a possibilidade de acessibilidades possíveis. O alargamento das ruas ou abertura de novas vias se propõe a facilitar os deslocamentos, fazer o enlace entre os pontos da cidade de forma simples e facilitar a introdução de modernos meios de transporte. Em Salvador, as vias expressas e coletoras se confundem com ruas que se entrelaçam, formando um labirinto circular que parece fechar-se em si mesmo, desorientando a visão e a percepção espacial geográfica. Essa é a paisagem de ruas quase sem contornos que impedem o acesso de estranhos. Entre outros meios de transporte, os taxistas têm o desafio de ultrapassar as vias coletoras (avenidas e ruas) em bairros periféricos, principalmente onde as ruas foram se formando ao sabor dos moradores, que construíram suas casas não se preocupando com a geometria linear, mas com a possibilidade de ocupar espaços na topografia irregular da cidade.

A aventura de ultrapassar os limites pode significar o esvaziamento das habilidades e a sabedoria dos taxistas em movimentar-se pelas ruas da cidade. Não raro eles podem tornar-se alvos indefesos de ações criminosas que, no mínimo, podem utilizar o táxi como meio de transitar com discrição pela cidade cometendo crimes e

mantendo o taxista sob sequestro ou como refém.

Nessas localidades, o taxista negocia com o passageiro até onde será feito o transporte, preferencialmente definindo o final do destino na avenida principal e até onde mantém movimentação de pessoas e possibilidade de mobilidade e saída do taxista com facilidade. O passageiro geralmente reclama, mas o taxista impõe a condição para aceitar a corrida.

Os taxistas têm a tarefa de desenhar mentalmente as possibilidades de percursos dentro da cidade. Em outra extremidade da urbe, em bairros de classe média e classe média alta, enfrentam outro tipo de barreira. As ruas passaram a ser controladas por vigilantes, que permitem ou não o acesso local. Os taxistas são observados com desconfiança pelos vigilantes pela possibilidade de transportar pessoas desconhecidas da área, representando perigo para os moradores. Esses espaços públicos tornaram-se privatizados impedindo a circulação de veículos considerados desconhecidos.

Os taxistas informam que circulam estabelecendo trajetos que incluem avenidas expressas, coletoras até o limite possível de transitar pelas ruas de alguns bairros. Em bairros do Subúrbio Ferroviário, Cosme de Farias, Cajazeira e Tancredo Neves, as ruas vão estreitando devagar até não mais permitir a entrada dos carros. Observando a vista aérea da cidade, os limites perdem o contorno e regularidade, dando lugar a uma sobreposição de edificações separadas por linhas quase invisíveis em movimentos circulares e retangulares. Difícil é acompanhar com os olhos um percurso para achar um endereço dentro da área. Mas a visão do taxista não é aérea, e sim o que o horizonte lhe permite.

As ruas, quando se estreitam, adentram territórios protegidos por moradores ou grupos criminosos, tornando-se um destino de risco para o taxista. Esses locais são considerados pelos taxistas como de baixa capacidade de mercado pelo baixo poder aquisitivo da população. Muitas vezes os moradores adaptaram a ausência dos táxis na região, utilizando os transportes clandestinos. Nessa situação, os taxistas tornam-se estranhos para a comunidade, que costuma vigiar, de forma indiscreta, todo o movimento do táxi enquanto permanece no território.

Todos os veículos que percorrem o sistema viário da cidade comportam-se de

acordo com as características da via que percorre. O taxista compreende que as avenidas coletoras são o lugar onde pegam os passageiros com maior frequência. Nas vias expressas, são funcionais para o deslocamento para pegar passageiros só nas imediações dos pontos de transporte coletivo, a contragosto dos motoristas de ônibus, que se queixam de taxistas atrapalharem o trânsito quando procuram passageiros. “E às vezes a gente segue na ‘paquera’, segue devagar pelo ponto de ônibus na tentativa de conseguir passageiro” (L.U, 45 anos, taxista).

Nas ruas, convivemos com outros motoristas de variados tipos de transporte. As condições de conservação têm sido um problema enfrentado em Salvador, que, além de muitas ladeiras e ruas estreitas, tem pavimentação esburacada. Quanto questionado sobre o trabalho realizado sempre na rua, um dos entrevistados enfatizou a necessidade de adotar um comportamento de acordo com o ambiente em que está. Disse que é sempre bom procurar manter-se calmo, tolerante e observar tudo o que está acontecendo, pois acredita que, pelo fato de estarem na rua, podem estar sujeitos a tentativas de roubos, acidentes, brigas e a prestar socorro a terceiros.

*“Na rua a gente vê de tudo. Tem coisas boas. A gente passa a conhecer muita gente, sabe onde fica tudo. Andar pela cidade inteira eu sei, agora tem que saber como andar e por onde andar. Não tem que ser gaiato, tem de chegar de mansinho e conhecer o ambiente. A gente tem que se comportar como pede o lugar e as pessoas. Outro dia vi o atropelo de uma criança, fiquei traumatizado. Aqui na rua a gente tem que endurecer o couro para aguentar as coisas. Mas não é todo dia que tem coisa ruim. Aqui a gente encontra os colegas e fica de brincadeira” (M.N., 43 anos, taxista).*

Nas ruas da cidade, o ambiente de trabalho é considerado muito fluido, dinâmico, sendo alta a demanda da capacidade criativa e adaptativa diante da mudança de cenários. Trata-se de um ambiente composto por pessoas estranhas, desconhecidas em sua maioria, favorecendo ao que Rocha (2004) chama de “estranhos encontros”. Os cenários modificam de acordo com as características do território, dias úteis e dias não úteis, horários diurnos e noturnos, dias de festa e dias sem festas.

É certo que crimes acontecem em todos os lugares, porém é preciso considerar que as cidades tornaram-se centros monetários e, portanto, lugar de maior circulação de moeda. Isso torna o ambiente urbano propício às investidas criminosas contra o patrimônio, por meio de roubos. Com o acesso às armas de fogo – acentuado pelo tráfico e pela disseminação da cultura da segurança privada –, aumenta o número de roubos a mão armada nos grandes centros urbanos, contribuindo para o aumento da

letalidade provocada por esse tipo de armamento (YOUNG, ).

Para aqueles que trabalham nas ruas, é necessário apropriar-se do território, identificando as relações com transeuntes, clientes potenciais, autoridades circulantes (estado ou população investida no poder de autoridade), moradores, comerciantes, outros trabalhadores, moradores de ruas, fiscais, outros motoristas, para viabilizar a realização do trabalho nas ruas. A atividade nos espaços públicos e vias exige compreender o trânsito de pessoas, veículos e a interação entre os estranhos que se encontram diariamente (GAMBETA e HAMILL, 2005; SANDERS, 2005).

As cenas e cenários são alterados a partir de humores e acontecimentos previstos e imprevistos, que são próprios dos centros urbanos. Essa dinamicidade do ambiente exige do motorista de táxi uma prontidão para possíveis surpresas, que requerem ação e reação rápida, criativa, para enfrentamento das demandas que a cidade exige de quem vive nela. As demandas são, em sua grande maioria, resultado da interação das pessoas no contexto ambiental em que se encontram. Apesar de ser também espaço favorável para o encontro de pessoas e desencadeamento de conflitos, brigas, discussões, agressões verbais e físicas, sendo cada vez mais presentes no dia-a-dia daqueles que vivem e/ou trabalham nas ruas (ZIMMEL, 1994; ROCHA, 2003).

Ao mesmo tempo em que o taxista sai procurando melhor lugar para trabalhar, também tem a lógica de não sair da área que costuma circular. Ultrapassar o território conhecido e rotineiro pode enfrentar conflito entre colegas que trabalham naquela área, assim como eles se sentem vulneráveis em áreas de pouco conhecimento. Portanto, o deslocamento diário não é aleatório, mas dentro de uma circunscrição definida como uma espécie de domínio territorial. Os taxistas fazem trajetos para diversas regiões da cidade, mas, para buscar passageiro, voltam para áreas do seu domínio.

O lugar por onde trafega diariamente deve ser conhecido. Para acumular os conhecimentos necessários e garantir controle do espaço, é preciso que o taxista permaneça a maior parte da jornada de trabalho dentro daquela área. Eles recorrem a uma espécie de escaneamento diário como forma de conhecer o movimento, o mercado local e melhor utilizar os recursos de proteção (GAMBETTA E HAMIL, 2005).

Os acontecimentos podem passar despercebidos pela maioria dos moradores da

região, mas não por taxistas atentos ao que acontece ao seu redor. Estes trabalhadores descrevem mudanças arquitetônicas, qualidade de iluminação pública, mudanças climáticas, distinguem as pessoas da localidade, percebem a circulação de desconhecidos. “Com o tempo, a gente conhece quando a pessoa é daqui e vê logo quando as coisas levantam suspeitas”. (M.J., 52 anos, taxista).

### **3.2 Processo e rotina de trabalho dos motoristas de táxi**

Os taxistas têm como tarefa transportar pessoas e objetos, deslocando-os até o destino desejado pelo passageiro. Comparando ao processo de produção, os passageiros e encomendas são as matérias-primas de trabalho destes profissionais. Como equipamento o táxi padronizado. Atuam conduzindo carro pelo sistema viário da cidade. Necessita de habilidades técnicas como condutor de veículo automotor, conhecer a cidade e saber deslocar-se de forma econômica e inteligente, buscando trajetos que alie economia e conforto. O produto final do processo de trabalho deslocar-se até o destino solicitado pelo passageiro ou entrega da encomenda.

O processo de trabalho precisa ser organizado, ordenado no tempo e espaço. Toda jornada de trabalho divide-se em tempo de espera nos estacionamentos e pontos de táxi, podendo ser breve ou por longos períodos de espera pelo passageiro. Mesmo os taxistas associados às cooperativas permanecem nos pontos enquanto aguardam passageiros através das chamadas pela central ou no ponto de táxi.

Os taxistas que trabalham com clientela fixas alguns adotam um ponto de táxi para aguardar as chamadas outros permanecem em casa até a primeira chamada, depois se posicionam em lugares estratégicos ou realizam atividades pessoais até que venha o novo chamado pelo celular.

Os motoristas táxis clandestinos permanecem em estacionamentos comuns de shoppings, supermercados, entre outros, aguardando as chamadas que para alguns chega por telefone e outros saem em busca de clientela dentro dos estabelecimentos comercial que fazem ponto.

Entre um passageiro e outro o tempo de ociosidade é gasto de forma



diferenciada. Nos estoques ou estacionamentos para táxis, os taxistas conta com infraestrutura que permite alimenta-se, conversar com colegas, ler jornais e revistas, cuidar do carro (higiene e manutenção). Alguns a depender da posição na fila aproveitam para descansar “tirar um cochilo”. Nesse tempo de espera ocorre a maior parte do processo de comunicação entre taxistas. Reúnem-se em grupos por afinidade ou pelo tipo de conversa ou atividade que realizam. Os assuntos nas conversas em grupos são sobre fatos ocorridos, problemas da categoria, novidades automobilísticas, determinações da GETAX. Nesse bate papo costumam, também surgir os conflitos entre colegas. Todos os casos de vitimização por violência, acidentes, adoecimentos e mortes de colegas são amplamente divulgados nesse tempo de espera.

Alguns aproveitam para fazer avaliação do funcionamento do carro e realizando pequenos reparos sempre atraindo outros colegas para a tarefa. Não costumam lavar o próprio carro, pois a limpeza ocorre durante o horário de espera e como estão vestidos para atender a clientela evitam fazer atividades que possam prejudicar a imagem pessoal. Os pontos e estacionamentos de táxi tornam-se oportunidade de trabalho para lavadores de carro.

A rotina diária do motorista de táxi clandestino se difere dos outros taxistas, pois ele tem como hábito permanecer em um ponto específico. Realizam as corridas e voltam para o mesmo ponto, pois não pegam clientes durante o trajeto pelas ruas, já que não são sinalizados. Os pontos ou paradas são os lugares onde permanecem por longos períodos durante a jornada de trabalho, que pode variar a depender do dia da semana, ser mais ampliada nos sábados e vésperas de feriados.

Nos pontos e estacionamentos permanecem em fila na ordem de chegada. Geralmente, nos pontos e estoque os taxistas fazem rodízio na tarefa de controlar a chegada e saída do táxi na fila e evitar conflitos. Os taxistas clandestinos que trabalham em pontos fixos também se organizam em fila. A diferença é que eles não permanecem dentro do carro para evitar o flagrante durante a ação dos fiscais, mas todos permanecem com o porta-malas aberto, confirmando o sinal de carro destinado para transporte. Enquanto circulam pela área tentam captar passageiros. Durante as entrevista foi percebido que os taxistas permanecem atentos a todo movimento do em torno.

Outro momento do processo de trabalho se dá quando os serviços são

solicitados. Quando se trata de clientes ou pessoas conhecidas ou chamadas controladas pelas centrais partem para atender prontamente a solicitação. Nessa situação a corrida acontece de forma tranqüila, pois o taxista não precisa avaliar a demanda para decidir aceitar ou reusar a corrida. Nesse caso o taxista permanece “*baixando a guarda*”, mas não deixa de estar atento ao comportamento do passageiro, assim como as cenas por onde passa buscando identificar padrões e situações estranhas ou suspeitas. É o mais intenso processo de rastreamento dos sinais nas ruas por onde passa.

Quando o taxista acolhe o passageiro no ponto de táxi ou nas ruas, por não conhecer as reais intenções do passageiro faz uma avaliação da pessoa e circunstância da solicitação do serviço de táxi. Nesse momento os taxistas “*levantam a guarda*” e recorrem a recursos defensivos que será objeto de discussão em capítulo específico. Aqueles que preferem trabalhar rodando pelas ruas em busca de passageiros, acionam esses recursos de forma intensa e constante.

Existe, em Salvador, um número de táxis clandestinos que, de fato, ficam quase “invisíveis”, pois, além de não terem características padronizadas dos táxis muitos deles não estão nos pontos considerados comuns dos motoristas clandestinos e não adotam sinais de identificação, sendo sua estratégia não ser percebido ou distinguido nas vias públicas da cidade. Esse grupo é formado por motoristas que possuem carros considerados de luxo, colocando-se na ‘praça’ de forma discreta e disfarçada, trabalham para clientelas particulares conquistadas e serviços com rotinas definidas como apanhar crianças na escola, transportar pessoas idosas, com problemas de saúde, turistas, dentre outras.

Eles não são identificados enquanto se movimentam pela cidade, mas quando parados, à espera de passageiros, é que acionam o sinal de disponibilidade para o transporte. E são considerados como “economia invisível”, já que não se sabe ao certo onde estão quantos são, ficam de fora de toda e qualquer forma de recolhimento de impostos. As ações do Estado e entidades de defesa da categoria e empresas de táxi são voltadas à repressão dessa prática o que favorece a invisibilidade.

Ao contrário dos táxis clandestinos os táxis regulares são reconhecidos em qualquer lugar da cidade. Na área onde trabalham buscam estabelecer relacionamentos com pessoas que fazem parte do lugar – a vizinhança. Nos pontos de táxis costumam no

tempo de espera frequentar restaurantes, bares, lojas, residências que estão nas proximidades com a finalidade de criar vínculos com o lugar a través das pessoas significando sinais de possibilitam trocas entre as pessoas consideradas vizinhas dos pontos e conquistar a confiança tanto da vizinhança com o taxista e vice-versa. Ao tempo em que a vizinhança poderá favorecer a constituição de clientela para o taxista em troca o taxista passa a observar a área e informar à vizinhança quando é percebida qualquer cena ou pessoa suspeita. Por serem os mesmos taxistas que frequentam o ponto aos poucos se tornam conhecidos e as pessoas passam a sentir a presença deles como protetoras.

O trabalho dos motoristas de táxi Inicia com uma jornada de trabalho diária muito variável entre os motoristas de táxis. Ela pode variar entre seis até 24 horas, de domingo a domingo ou com descanso uma vez por semana. A variação observa-se diferenças entre subgrupos da categoria. Os motoristas proprietários costumam trabalhar jornadas menores que os motoristas auxiliares. O primeiro varia entre seis a dez horas diárias e descansam pelo menos um dia por semana, sendo mais frequente reduzir jornadas durante finais de semana. O segundo grupo, as jornadas vão das oito às 14 horas diárias, mas podem completar o ciclo de 24 horas a depender da demanda e necessidades financeiras. Trabalham de domingo a domingo sendo intervalos e descansos condicionados às necessidades financeira do taxista. Muitas vezes dobram a jornada em períodos de maior demanda para prover valor de diárias nos dias de baixa procura pelo serviço.

Verifica-se uma grande diversidade na distribuição temporária não só da jornada como os turnos de trabalho. Existem alguns que trabalham nos turnos diurnos distribuídos durante a semana, com folga nos finais de semana (motoristas proprietários); outros trabalham somente no turno noturno ou madrugada (motoristas auxiliares) durante a semana e finais de semana, e ainda há aqueles que trabalham de acordo com a demanda da clientela já conquistada (todos), podendo haver chamadas durante dia, noite, madrugada, pois ficam à disposição de uma agenda que é da clientela.

Muitos taxistas começam a jornada diária nos pontos de táxis e de lá aguardam a primeira corrida, outros iniciam rodando por locais que considera potencial de passageiros. O roteiro de deslocamento em busca de passageiro não se dá de forma

aleatória, busca locais já conhecidos pelo potencial do mercado que pode variar em os espaços e horário de maior movimentação.

### 3.3 Riscos de vitimização por violência relacionada ao trabalho

Ao ingressar na profissão, os motoristas de táxi fazem investimento financeiro. Eles trabalham para cumprir compromissos com pagamento de prestações, garantir a manutenção do carro, despesas pessoais e familiares, recuperar o valor investido. Diante da demanda, costumam negar situações de risco e aceitam correr o risco quando ingressam na profissão. Os taxistas entrevistados, todos eles, contaram situações de negação do risco em alguns momentos da vida profissional. Rocha (2004) coloca que esses trabalhadores são apelidados de “pedra” pelos colegas na cidade e em Brasília, simbolizando a magnitude da exposição ao risco que transforma em situação de perigo iminente.

*“Quando comecei, comprei um carro e fiquei pagando as prestações. Trabalhei dia e noite até pagar. Foram vários dias sem ver a família. Dormia no carro, tomava banho na rodoviária. Não recusava corrida nenhuma, corria o risco mesmo! Entregava a Deus. Só Deus para me livrar. Fui assaltado duas vezes.” (N.E., 56 anos, taxista)*

Ao iniciar na profissão, as escolhas feitas diante da identificação de sinais de risco aproximam-se da ideia de jogo de sorte e azar (GAMBETTA E HAMIL, 2005), transferindo para forças “divinas” a probabilidade de vitimização. No momento em que escolhem se expor ao risco, partem para ignorar a magnitude, chance e grau de exposição e assumem a possibilidade de vitimização como parte da rotina diária de trabalho.

Alguns taxistas atribuem a motivações diferentes dos colegas em negar os riscos de vitimização, sendo a “ganância” de alguns que não recusam corridas em busca de lucratividade e outros – os “pedras”, que são obrigados a enfrentar situações adversas para sobrevivência e permanência na profissão. O comportamento de ignorar riscos é entendido como comportamento indevido e não aceito entre taxistas e tolerável em outras situações, mas não recomendado. Apesar de afirmarem que, muitas vezes, o taxista não tem chance de evitar situações de risco devido às ações dos agressores e o tempo insuficiente para escolha adequada. A incapacidade de controlar os diversos

fatores de risco, somada à dúvida e à incerteza quanto à intenção do outro e à necessidade de permanecer na profissão, faz com que o taxista “baixe a guarda” e aceite correr o risco. Nesse momento, costumam ignorar a magnitude, chance e grau de exposição.

Os riscos são analisados de acordo com as possibilidades de vitimização, a magnitude dos efeitos e os recursos protetores disponíveis, mas inclui, também, os benefícios e necessidades que motivam a exposição. Esse conjunto de elementos associados ao nível de informações sobre o risco e seus efeitos influenciará na decisão de manter-se na profissão (BARREIRAS, 2001).

O taxista J. F, com 12 anos de profissão, diz que tem receio quando um passageiro entra no carro, principalmente no período noturno e se o sujeito tem fisionomia estranha. *“A gente nunca sabe quando a pessoa é de confiança ou não. As aparências nem sempre provam alguma coisa. Nessa hora temos de correr o risco. Até hoje tive sorte, mas outros colegas meus, não”*. (M.A., 45 anos, auxiliar).

Os motoristas de táxi são trabalhadores que, na efetivação da sua função principal, a de transportar pessoas, o fazem de forma solitária, convivendo com pessoas estranhas, mas com uma proximidade física muito intensa, dentro de um equipamento que limita os movimentos – o carro, aliado a longas jornadas de trabalho, principalmente no trabalho noturno.

O ofício de taxista agrega algumas particularidades que merecem um exame cuidadoso e a compreensão dos significados sociais e pessoais integrados. Eles são trabalhadores considerados “patrões do seu próprio negócio”, o que lhes confere certa autonomia na flexibilidade de horário de trabalho, jornada, controle do seu próprio caixa. O mercado, porém, acaba exercendo sobre os motoristas de táxi a função de “patrão”, já que determina uma remuneração diária variável. Tal fator conduz muitas vezes a comportamentos de risco como forma de enfrentar o medo, livrar-se de perigos ou mesmo garantir o sustento em meio a uma competição acirrada. A situação se agrava para os profissionais que trabalham durante a noite e na madrugada.

Nos espaços públicos não é possível escolher parceiros para a convivência. O ambiente de trabalho dos taxistas não dispõe dos aparatos de proteção que reduzam a

interação entre pessoas nos espaços públicos, como é evitada nos espaços privados. O fluxo de pessoas nas empresas passa por uma seleção de quem pode ou não entrar. Essa é uma medida de segurança patrimonial que resulta também em proteção dos trabalhadores. Nos espaços públicos não é possível fazer uma seleção de pessoas, porém existem outros recursos de escolher os tipos de interação e com que tipo de população. Então, alguns taxistas, como medida de gerenciar o risco, optam por trabalhar em pontos de táxi nos quais o perfil social dos frequentadores é compreendido como propriedade de confiabilidade. Mas admitem que essa medida não elimina o risco de vitimização, apenas possibilita melhor gerenciar a exposição.

A vitimização depende de alguns fatores como o tempo em que a pessoa está exposta, por exemplo, a rotina diária, o quanto frequentam determinados locais e por quanto tempo permanecem (FELSON, 1994). Os motoristas de táxi permanecem por longas jornadas nos espaços públicos reconhecidos como lugar onde ocorre grande número de atos violentos (SOUZA, 2006), intensificando a exposição ao risco de vitimização. Durante os horários noturnos e na madrugada, as ruas são consideradas como espaços que oportunizam ações criminosas, permitindo menor vigília dos guardiões.

O grau de risco aumenta à proporção que as vias tornam-se estreitas, dificultando o tráfego na área e limitando a autonomia do motorista em conduzir o veículo. O destino do passageiro às vezes inclui levá-lo até o mais próximo possível da residência. A depender do local, esse deslocamento pode ser entendido como de risco. Em bairros populares de Salvador é comum que as vias locais, formadas por ruas e ruelas, quando possibilitam acesso do táxi, não ofereçam condições de manobra do carro devido às dimensões arquitetônicas das ruas, restringindo a automobilidade. O tráfego por ruas estreitas obriga o motorista a reduzir drasticamente a velocidade, colocando o carro, motorista e passageiro em situação de vulnerabilidade.

A tensão ganha magnitude quando trafegam por áreas consideradas de risco de violência. As ruas mais estreitas são também vigiadas e controladas por grupos criminosos. Quando os taxistas são abordados naquelas ruas, a sensação de ameaça e impossibilidade de reagir torna-se evidente. “*Não dá para dar partida e sair em uma velocidade que facilite fuga do local*” (V.T., 56 anos, auxiliar). A proximidade espacial com suspeitos não permite sair do veículo e tentar fugir, a pé somando-se ao não

conhecimento necessário para trafegar na área. Forma um cenário de cerco para o taxista que passa a gerenciar o risco mantendo a calma, de forma silenciosa, e adota movimentos lentos, quase que pedindo permissão àqueles que representam o risco (homens que observam atentamente a presença do taxista na localidade), ou seja, evitam qualquer comportamento que possa ser entendido pelo outro como provocação.

O retorno da corrida passa a ser o momento mais tenso, pois não conta mais com a presença do morador, uma espécie de senha que permite circular pelo local. Nesse momento, o taxista refere que deixa de ser o trabalhador e passa a ser um alvo para ações criminosas, pois está em posse de bens (carro, celular, dinheiro e possibilidade de fornecer transporte camuflado). A tarefa é conseguir sair ileso do local.

Quanto aos itinerários dentro da cidade e identificação das áreas que costumam recusar corridas, foram referidos os bairros de Cosme de Farias, fim de linha da Federação, Avenida Peixe, Vale da Muriçoca, Mussurunga, Itinga, Sussuarana, Periperi, Coutos, Plataforma, Vale das Pedrinhas, Tancredo Neves, Narandiba, Nordeste de Amaralina e Itapuã. *“Quando pedem uma corrida para um desses lugares, eu passo pro colega, arrumo uma desculpa e saio de baixo”* (B.T., 42 anos, taxista). Alguns taxistas, porém, referem que não tem nenhuma restrição em ir a bairros considerados perigoso, mas não param para pegar passageiro na volta.

*“No retorno volto vazio, não paro para ninguém. Tenho receio quando passo nos quebra-molas, pois sou obrigado a reduzir a velocidade e o risco de ser abordado aumenta. Além dos quebra-molas, tem pessoas circulando, carros estacionados. A gente passa com dificuldade. Deixo os vidros lacrados. Fico atento olhando para todo lado. Vou devagar, pois ter pressa chama a atenção. Só alivia quando chego à avenida que permite aumentar a velocidade. Aí a gente percebe o quanto o corpo está tenso. Começo a desligar só quando me distancio e chego a um local que me sinto seguro”* (J.R., 33 anos, taxista).

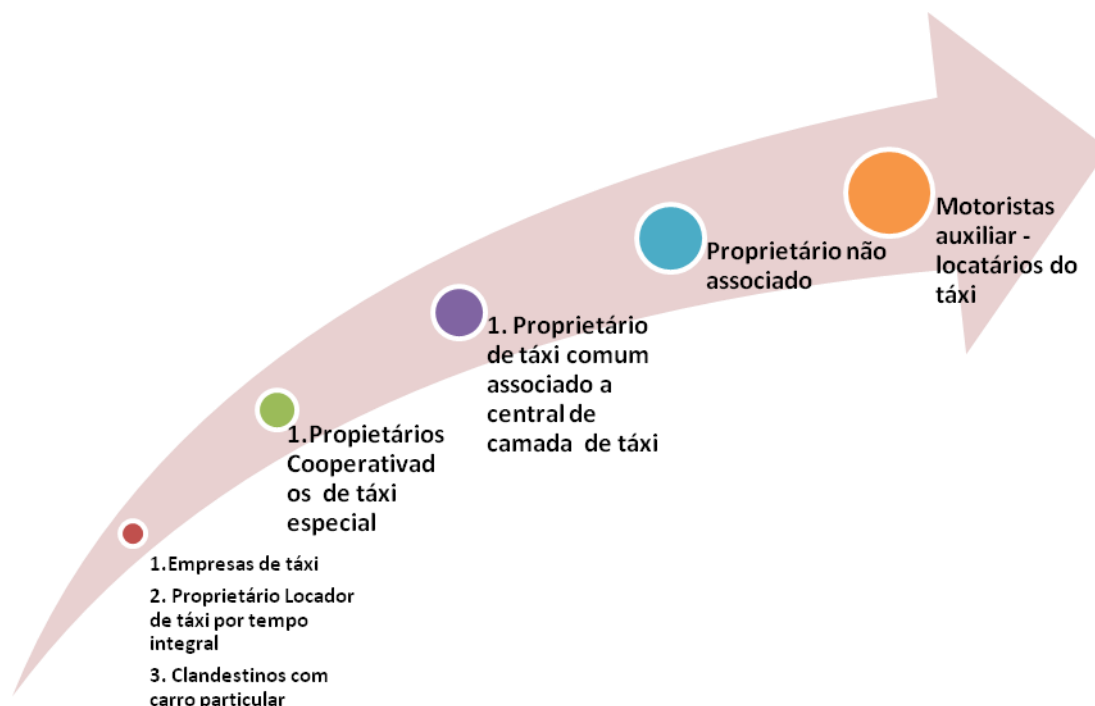
Os taxistas dizem que trabalham angustiados pela necessidade de fazer um número maior de corridas para atingir a cota a fim de garantir pagamento de diárias e lucratividade. Os passageiros utilizam os táxis como confessionários e depósito de todos os tipos de problemas. Isso exige muitas vezes do trabalhador outras habilidades que não apenas se restringem a cortesia, condução do veículo e deslocamento pela cidade. Horas de “rush”, excessivas sinalizações, irregularidades no tráfego acentuam a frustração e estresse desses trabalhadores. A atividade exige atenção e concentração. A condução de um veículo é condenada quando o trabalhador está com problemas pessoais, emocionais e de saúde. Fatores que podem influenciar na atenção, tempo e

tipo de reação.

Diante da estratificação da categoria dos motoristas de táxi, pode-se deduzir que o grau de risco de vitimização tem uma relação direta com as condições materiais e ambientais do trabalho. As empresas e proprietários que alugam o táxi transferem o risco para o locatário. Os taxistas que transportam passageiros em carros particulares utilizam a clandestinidade como camuflagem e tornam-se invisíveis para crimes contra taxistas. Em seguida, os taxistas proprietários associados com central de chamada de táxi não eliminam o risco, mas reduzem a exposição. Os proprietários não associados recorrem a defesas preventivas, conquistando clientela, mas são os motoristas auxiliares locatários que representam maior exposição a fatores de risco de vitimização. Os clandestinos “biscateiros” não são tratados nesse quadro por demandar uma análise específica, pois muitos deles, apesar da irregularidade diante dos órgãos públicos, trabalham em pontos fixos, com clientelas fixas e em determinados territórios circunscritos, que podem reduzir a exposição ao risco. Podemos ilustrar da seguinte forma a nossa compreensão da gradação de risco de vitimização por violência dos motoristas de táxi, segundo a classificação apontada nesse trabalho.



**Ilustração 2.** Classificação crescente de grau de risco de vitimização por violência em relação ao subgrupo da categoria profissional a que o motorista de táxi pertence, em Salvador, 2009.



Essa situação demonstra que o status econômico do motorista de táxi define as condições de trabalho, os fatores e grau de risco a que está exposto e o acesso a recursos protetores diferenciados para cada subgrupo.

Entre os taxistas, foi observado que existem poucos trabalhadores que contribuem para algum tipo de previdência social, pública ou privada, que os obriga a permanecer em atividade de trabalho com idade acima de sessenta anos e sem perspectiva de parar de trabalhar. Quando são proprietários do táxi, costumam alugá-lo em tempo parcial ou total, mas aqueles que são locatários ficam reféns da necessidade de manutenção da vida material. A situação daqueles que não podem parar de trabalhar também se torna alvo de ações criminosas com maior frequência, pois são vistos pelos agressores como alvos de pouca resistência e baixa capacidade reativa, tornando a ação mais segura para os criminosos.

A relação entre gênero masculino e violência pode ampliar o grau e magnitude do risco de vitimização. O cenário mundial ao longo da história apresenta uma supremacia indiscreta da figura masculina, protagonizando cenas de violência. Dos

homens se esperam comportamentos corajosos, audaciosos e destemidos, o que representa que os agressores, quando atacam taxistas, preparam-se contra a reação de resistência. As armas de fogo são recursos que intimidam o comportamento reativo da vítima, principalmente quando as vítimas são homens. Stenning (1995) afirma que, quando há presença de pessoas do sexo feminino em cenas de crime, elas são frequentemente vitimizadas.

As pressões econômicas foram consideradas como importante motivo de motoristas de táxi na exposição ao risco. A segmentação da categoria em subgrupos ordenados de acordo com o status financeiro representa a capacidade de respostas diante da possibilidade de vitimização. As dificuldades financeiras foram apontadas como o principal problema enfrentado pela maioria dos motoristas de táxi em Salvador. As mudanças na procura pelo serviço de transporte individual sofreram redução durante a década de 1990, sendo agravadas a partir da década de 2000. Eles atribuem aos incrementos dos serviços de transporte de massa, mas como principal o acesso das camadas de classe média e baixa na compra de automóveis. Os movimentos políticos da categoria foram desestimulados e o crescimento de empresas de táxi praticando valores de diárias muito que não estão adequadas ao mercado atual. O surgimento dos “donos dos pontos” que procuram dominar uma determinada fatia do mercado mais promissor do ramo, como os de turismo. Então, aos motoristas de táxi que não estão associados aos pontos controlados por grupos de taxistas resta disputar os passageiros nos transbordos e nas ruas ou pontos que não oferecem potencial mercadológico tão atrativo.

Apesar de todos os taxistas negarem a utilização de estimulantes para enfrentar longas jornadas de trabalho, informam que há casos de uso de álcool por taxistas nos estoques quando permanecem por longos períodos na espera para entrar na “boca da fila”. Admitem que entre taxistas existe diversidade de pessoas e que há informações de comportamentos inadequados, uso de psicoativos e participação em atividades ilícitas.

Nos pontos de táxis situados na CEASA (Rio Vermelho, CIA e Ogunjá), foi referido que existem variados tipos de taxistas que frequentam o local com intenções variadas. Alguns deles envolvem-se com prostituição, trabalho infantil e comércio de produtos ilegais.

Os taxistas afirmam o que vem sendo registrado pela imprensa sobre o envolvimento em atividades ilícitas. O táxi oferece condições que facilitam e oportunizam ações ilícitas. O táxi como transporte individual assume a noção de privacidade do passageiro, o que reduz as revistas policiais e fazem os passageiros transitarem pela cidade com tranquilidade. Diante dessa condição, torna-se oportuno agregar ao que Misse (2002) chama de “bazar” da atividade profissional. Os taxistas atuam incrementando o “mercado de prazeres e vícios” envolvendo mulheres, drogas, receptação e comercialização de objetos, resultado de roubos e furtos (MISSE, 2002).

#### **IV. VITIMIZAÇÃO DOS MOTORISTAS DE TÁXI POR VIOLÊNCIA RELACIONADA AO TRABALHO**

O crescimento das cidades e o crescente processo de urbanização são compreendidos por Felson (1994) como oportunidade para o aparecimento de tipos de criminalidade que têm em si maior chance de durabilidade. Eles crescem com a cidade e vão modificando as táticas e os alvos de acordo com as mudanças ocorridas no cotidiano das urbes. As medidas de proteção modificam-se ao mesmo tempo em que o crime surpreende com outras modalidades de ação solicitando, das sociedades urbanas, uma constante recriação de medidas e defesas contra a criminalidade. A inteligência criminoso parece andar a passos largos a frente das forças de segurança pública.

A proximidade entre vítima e agressor, a frequência de contatos sociais e a interação com os outros fazem parte da rotina diária de diversos trabalhadores que têm as ruas das cidades como ambiente de trabalho. As escolhas das vítimas agregam a possibilidade de mobilidade para fuga e os atrativos que a vítima oferece aos agressores, principalmente, quando representa menor ou pouca resistência e garantia de retorno. A natureza do delito, a capacidade de reação e proteção da vítima são elementos que interagem e podem favorecer a concretização de ações criminosas, pois as investidas criminosas passam pela avaliação da potencialidade dos riscos fazendo-os encorajar ou desencorajar o agressor (GARRIDO ET all, 2006; WALKLATE, 2006).

Entre tantas possibilidades de vítimas nos centros urbanos estão os motoristas de táxi que se tornam alvo de variadas formas de agressões, sendo compreendido que o agressor sente-se motivado tanto pela possibilidade de retorno econômico quanto o uso dos serviços desse profissional como facilitador na realização de delitos. No primeiro caso, há interesse em usurpar dinheiro, objetos pessoais como aparelho celular, equipamentos de som e rádio, assim como o carro. Já o segundo caso é motivado pelo serviço de transporte. Por exemplo, quando passageiros pregam “*bico*” ou “*calote*”, ou quando usam o táxi para facilitar a fuga ou transitar em determinadas áreas da cidade sem levantar suspeitas.

Considerando a vulnerabilidades desses trabalhadores observa-se que a

capacidade de defesa dos taxistas diante de situações de risco de vitimização pode definir a intensidade, a frequência e a gravidade dos efeitos de vitimização por violência.

#### **4.1 Tipologia dos crimes e modos de vitimização**

A vitimização de motoristas de táxi por ações criminosas é motivada pela tentativa e efetivação predatória, sendo o crime contra o patrimônio da vítima a mais frequente das modalidades. Porém, como em qualquer crime, está implícito o risco de danos contra a integridade física, psicológica e moral da vítima.

A teoria das atividades rotineiras de Felson (1994) parte da noção do crime predatório, termo esse vindo das ciências biológicas. Aqui, a expressão crime predatório é utilizada para designar o objetivo de destruir a propriedade do outro, por contato direto, seguindo três variáveis explicativas: a primeira refere-se a presença de fatores motivadores; a segunda, os alvos viáveis e terceira, pela ausência de guardiões (vigilantes, vizinhos, dentre outros) e serviços de segurança pública ou privada. Essa teoria adota a noção de que as vítimas têm padrões de atividades, estilo de vida e laços sociais que as tornam alvo para determinados tipos de crime. A situação dos motoristas de táxis traz, no seu fazer diário, variados elementos que favorecem as investidas criminosas.

Os atrativos que fazem dos taxistas vítimas potenciais dos agressores têm sido o dinheiro, equipamentos (aparelhos celulares, DVD, GPS, radio/tocador de CD, entre outros), transporte de pessoas e mercadorias, possibilidade de facilitar fuga e realização de ações criminosas de forma camuflada, facilitando transpor barreiras de segurança policial.

As formas de agressão contra motoristas de táxi transitam por uma classificação reconhecida socialmente e descrita pela justiça criminal, mas algumas situações não conseguem enquadramento nesta tipologia, principalmente, pelo significado e valor que os próprios taxistas atribuem. Portanto, recorreremos tanto à classificação jurídica para descrição e definição dos crimes quanto alguns tipos de agressões que não estão descritas na literatura jurídica, mas reconhecidas socialmente.

O sistema criminal divide os tipos de crime entre aqueles contra a honra (calúnia, corrupção, coação, assédio); contra o patrimônio (furto, roubo, sequestro, extorsão, concussão) e contra a vida (lesão corporal, ameaça, homicídio, latrocínio, assassinato, vingança, estupro, tentativa de assassinato, dentre outros) (WINDT, 1997).

Nos registros da imprensa escrita encontramos tipologia coloquial reconhecida socialmente, a qual inclui roubos, assaltos, sequestro relâmpago, calotes, assassinatos, dentre outros. De acordo com a narrativa dos motoristas de táxi, as sonegações do pagamento são os “calotes” ou “birros”, e os roubos a mão armada são chamados de assaltos.

*“A gente pega uns moleques, às vezes gente doida, trapaceiros, viciados, aproveitadores que querem mesmo sacanear com a gente. Faz a corrida e eles dão um birro [não pagam pelo serviço prestado]. A gente fica com uma raiva danada, mas nem vale a pena correr atrás. A gente perde tempo, dinheiro, mas deixa pra lá são uns coitados. Agora... se entra um sujeito mal intencionado ameaça a gente, toma nosso dinheiro, nossos pertences, aí é coisa de criminoso porque desse a gente fica com medo até de morrer, esse é ladrão, assassino. (A.M., 44 anos, motorista de táxi)*

A gravidade da agressão esta diretamente ligada ao risco contra o patrimônio (carro, dinheiro, objetos pessoais) seguido da condição de vulnerabilidade pela ameaça que sofrem. Dessa forma percebe-se que a noção de criminalidade atribuída pelos taxistas não seguem a mesma lógica da compreensão da justiça criminal.

Os taxistas adotam uma nomenclatura própria em relação aos tipos de crime e os agressores de acordo com a gravidade dos efeitos. As “malandragens” atribuem às agressões como, “calote” ou “birro”, sendo os agressores chamados de “malandros”. Para os roubos a mão armada, denominam de assaltos, e aqueles que praticam a agressão são chamados de “marginais”. No entanto, quando se trata de mortes de taxistas, eles utilizam o termo “assassinato de colega”, e aqueles que os cometem são os “criminosos”. Não foi encontrado, em nenhuma das narrativas dos taxistas, o termo “criminoso” para designar aqueles que cometem a sonegação de pagamento. O que demonstra uma gradação de tolerância para os diferentes tipos de agressão.

Nos artigos do jornal Folha de S. Paulo e em periódicos internacionais (STENNING, 1995), encontramos uma coerência tipológica de acordo com a referida pelos taxistas em Salvador. Os crimes em ordem de gravidade apontados pelos trabalhadores são brigas com discussões (agressões verbais, gestuais); “calote ou birro”

(sonegação de pagamento); brigas (agressões psicológicas, principalmente, ameaças; agressões contra integridade física); assaltos (roubo a mão armada); roubos de carro e objetos pessoais (roubos, assaltos e sequestros); assassinato de colegas (homicídio).

A construção de uma tipologia do crime que vitimiza motoristas de táxi em Salvador encontra confirmação nas informações sobre vitimização por violência relacionada ao trabalho em pesquisa de Paes-Machado e Noronha (2003); na análise de 122 matérias jornalísticas veiculadas no jornal A Tarde no período entre janeiro de 2001 a dezembro de 2008; e nas entrevistas realizadas com taxistas e informantes-chaves. Os resultados da análise das matérias jornalísticas revelaram que os tipos de agressão que vitimizaram motoristas de táxi foram os calotes, brigas, roubos, assaltos, espancamentos, latrocínios e agressões físicas com arma de fogo.

Dessa forma, a tipologia identificada na narrativa dos trabalhadores descrevem as experiências próprias e situações que aconteceram com colegas. Dos 42 motoristas de táxis entrevistados, foram unânimes ao afirmarem ter experimentado mais de um “calote” durante trajetória profissional e consideraram como tipo de agressão mais frequente. Entre os entrevistados quinze deles foram vitimizados por roubo de carro. Seis taxistas foram vítima de assalto com sequestro. Do total, seis taxistas sofreram agressão física durante assalto. Doze trabalhadores afirmaram terem sido vítimas de agressão verbal por passageiros. Aqui descreveremos os tipos de agressão por ordem de gravidade atribuída pelos motoristas de táxi.

#### **a) Calote ou birro (sonegação de pagamento)**

O tipo de crime mais frequente contra taxistas são as corridas realizadas e não pagas pelo passageiro. Acontece quando o passageiro solicita e utiliza o serviço de táxi e não cumpre o seu dever de pagar pela corrida. Os taxistas costumam chamar o golpe de “calote” ou “birro”. Todos os entrevistados sofreram esse tipo de vitimização pelo menos duas vezes durante o tempo de profissão, porém um deles disse que foram incontáveis os “calotes” que sofreu durante os 30 anos de trabalho como taxista. “(...) me aplicaram mais de dez “birros” durante esses trinta anos de praça” (M.J., 56 anos, taxista).

*“Certa feita um cara chegou no ponto e perguntou se eu faria uma corrida para Feira de Santana para ele entregar uns documentos no Fórum de lá. O rapaz era novo, bem-vestido, com maleta e muitos documentos na mão. Disse a ele que topava, mas precisava adiantar metade do dinheiro. Ele concordou. Entrou no carro e começou a falar de processos, da justiça morosa, do trabalho de advogado. Então ele disse que tinha 40% do valor da corrida, mas me pagou 30% e disse que era para eu parar no banco, antes de chegar no Fórum em Feira de Santana. Conversa vai, conversa vem, chegamos em Feira e ele pediu para irmos logo ao Fórum por causa do horário e que ele voltaria comigo. Chegou no Fórum, deixou uns documentos dentro do carro e entrou. Depois de algum tempo, voltou e me convidou para almoçar antes de voltar. Topei. Almoçamos. A conversa estava boa aí ele levantou e disse que ia no banheiro, deixou a maleta dele na cadeira e até hoje não sei do paradeiro do sujeito” (C.N., 42 anos, ex-taxista).*

O *calote* aparece como a forma mais frequente de vitimização de motoristas de táxi, justificada pela facilidade que os infratores encontram em realizar a agressão associada a dificuldade dos taxistas em perceber o risco. As formas de agir dos infratores são diversas. Em algumas delas, o golpista avisa que vai pegar o dinheiro em casa e desaparece. Outra modalidade consiste em conquistar a confiança do motorista, aplica o golpe e desaparece sem deixar vestígios.

*“A gente não tem como adivinhar, geralmente, os caloteiros são pessoas inteligente e vão enrolando com conversa boa. São geralmente bem-falantes, de classe média. Na Barra [bairro de classe média alta da cidade de Salvador] é danado pra acontecer, parece que eles têm facilidade de sumir por aquelas ruas” (N.E., 56 anos, taxista).*

Os entrevistados disseram que o “calote” é mais frequente em bairros de classe média como Pituba, Barra, Graça, e que nos bairros populares e pobres pode ser perigoso por outros tipos de violência, mas que a aplicação do “calote” não é comum acontecer. Alguns motoristas, mais precisamente aqueles que trabalham à noite e na madrugada, relataram que, depois de eventos festivos, não são raros os “calotes” realizados por pessoas alcoolizadas, drogadas, que, no final do percurso, afirmam não ter dinheiro ou ter perdido e que não têm como pagar pela corrida.

*“Tem situação que a gente dá vontade de bater em um sujeito desses, mas nem vale a pena e, quando a gente não vê jeito dele pagar, é voltar no outro dia ou deixar pra lá” (C.R., 55 anos, auxiliar).*

Os *calotes* que ocorrem em bairros pobres estão associados a outras motivações, pois não cessa na sonegação de pagamento pelo serviço seguem com ameaças e outros tipos de agressão mais grave, por isso não são considerados pelos taxistas como calotes.



## **b) Brigas (agressões físicas e psicológicas)**

As discussões – consideradas mais comuns entre colegas nos pontos de táxi – são motivadas, na maior parte das vezes, pela tentativa de controle do mercado. Ocorrem nas filas de táxi ou nos estoques, durante a espera pelo passageiro. Os taxistas atribuem às brigas e discussões entre colegas à alta competitividade de mercado de trabalho, que deixa os trabalhadores estressados. As discussões podem começar com a discordância de opiniões entre colegas, podendo avançar para xingamentos, ameaças ou chegar a agressão física.

*“Lá no ponto do Pelourinho teve o maior arranca-rabo [briga] entre dois colegas que começaram a discutir sobre a falta de passageiro e depois começaram a agredir verbalmente um ao outro. A pessoa às vezes passa horas esperando um passageiro. Isso estressa e à noite é pior. O cansaço chega, a impaciência, e aí dá nisso. Chegaram aos tapas por causa de uma besteira e tive que entrar na briga para separar” (M.O., 48 anos, auxiliar).*

O cenário das *brigas* inicia entre dois trabalhadores, mas costumam ampliar o número dos envolvidos caso o assunto seja de interesse comum ou quando há necessidade de mediar o conflito e evitar a agressão física ou ajudar ao colega quando a ameaça atinge interesses coletivos. Portanto, alguns casos de agressões físicas podem ser cometidos por mais de um taxista a depender do motivo da *briga*. O envolvimento coletivo, geralmente ocorre na defesa de território entre os “donos do ponto” (grupo que tenta controlar o ponto de táxi) contra os “paraguaios” (aqueles que não fazem parte do grupo). Porém, quando o assunto é “pessoal” o envolvimento coletivo se dá de forma tímida e impedindo agressão física.

A demarcação de controle de território é motivo frequente de discussões entre motoristas de táxi. Um exemplo é quando um taxista não associado ou frequentador de um determinado ponto controlado por um grupo de taxistas chega para ocupar a fila. A reação dos taxistas, a depender do nível de organização do grupo ou associação, é conversar com os novatos convencendo-o a procurar outro ponto.

*“A gente tá no ponto há dez anos e de quando em vez aparece um “paraguaio”, aí tem que espantar senão vai ficando e tomando a clientela. Outro dia um colega ficou nervoso porque um não quis sair, eu não concordo, mas partiram para ameaça até que ele foi embora. Já ouvi várias histórias de que chegaram a bater para expulsar um paraguaio. Tem pontos aqui em Salvador que ninguém encosta como no aeroporto.” (P.E., 44 anos, taxista).*

As mensagens de hostilidade entre taxistas podem iniciar silenciosamente, mas nem sempre o silêncio é a única tática. Em algumas situações os taxistas agem com agressividade expulsando o novato ou “intruso”. Para isso, algumas vezes partem para agressões verbais, mas sendo comum agir contra o patrimônio do taxista – o táxi. Um exemplo é esvaziar os pneus e quebrando retrovisores. Alguns taxistas referiram que os “donos dos pontos” respondem à presença indesejada do *novato ou paraguaio* ignorando o seu lugar na fila, ultrapassando a sua posição e não deixando que o mesmo pegue passageiro.

*“Parei lá na fila e aí veio um taxista e disse que eu não podia ficar no ponto que era só para o pessoal associado. E que a associação não abre pra mais ninguém. Eu dei uma de valente e disse que se eles quisessem que me tirassem de lá. Aí veio um grupo de quatro pedir para eu sair. Eu disse que não ia sair. Eles não permitiram que eu pegasse nenhuma corrida. Fiquei nervoso, fui tirar satisfação e aí foi pior... ameaçaram partir para a briga. Dizendo: vá embora e não volte mais. Tive que ir embora, afinal era quatro contra um.” (M.J., 56, anos, taxista)*

Foram relatadas situações de discussões entre taxistas e passageiros que costumam ser iniciadas quando uma das partes sente-se injustiçada ou em desvantagem. O passageiro agride verbalmente quando um taxista recusa fazer a corrida ou quando exige pagamento antecipado diante de suspeitas ou dívidas quanto a idoneidade do usuário. A postura dos taxistas, principalmente, no ponto de táxi, tem sido evitar ampliar a discussão para não prejudicar a reputação dele diante da vizinhança.

*“Uma senhora no ponto de táxi queria levar um cachorro (pastor alemão) para casa de um filho. Expliquei que tinha uma corrida para levar uma pessoa para o médico e queria evitar levar o cachorro para não sujar o carro. A senhora não gostou. Disse que ia fazer uma denúncia, ameaçou ir para o rádio e dizer que foi maltratada pelo taxista. Fiquei quieto, mas não atendi. Os outros colegas da fila, também, não aceitaram. Ela saiu xingando palavrões. A gente se sente mal, mas não dá pra ceder” (N.E., 56 anos, taxista).*

Ao mesmo tempo em que os taxistas consideram frequentes as brigas não atribuem gravidade dos efeitos. Descrevem como situações desagradáveis e que *“faz parte do dia a dia de quem trabalha”* (M.J., 56 anos, taxista).

### **c) Assaltos e Roubos**

Os crimes contra o patrimônio que ocorrem com maior frequência contra os taxistas são os roubos, assaltos, sequestros e ameaças. Os furtos<sup>11</sup> não foram registrados

<sup>11</sup> Os furtos são considerados a usurpação de patrimônio sem a presença do proprietário.

nem pela imprensa nem pelos entrevistados revelando que os tipos mais comuns são aqueles presenciados pelas vítimas.

Os taxistas acreditam que os roubos do automóvel têm a intenção de utilizar o carro para praticar ações criminosas como assaltos, dar fuga para criminosos, transportar mercadorias contrabandeadas. Depois que realizam as ações, os agressores costumam abandoná-lo nos bairros da periferia da cidade. Como o táxi é um carro padronizado e muito fácil de ser identificado por colegas, pessoas da comunidade e pela polícia, os assaltantes preferem abandoná-lo ou utilizam para o crime de desmanche e revenda das peças automobilísticas no mercado ilícito.

Para o taxista, o roubo do carro tem efeitos que torna o motorista de táxi incapaz de exercer a profissão. Pois, depara-se com o dilema de não possuir outra forma de garantir a sobrevivência financeira. Quando se trata de motorista de táxi que é associado e que a associação possui seguro contra roubo de carro, ele perde dias de não trabalho, mas tem a perspectiva de rever o bem e retornar a trabalhar. Porém, existe uma facção da categoria que não possui nenhum tipo de seguro contra roubo ou dano do carro. Neste caso, geralmente, proprietários são obrigados a assumir o prejuízo. O prejuízo se amplia, pois, além de perderem o patrimônio ficam sem o equipamento essencial de trabalho e sem opção para garantir o sustento financeiro.

O roubo de carros foi experiência vivida por 15 dos 42 taxistas entrevistados, ou seja, 37% deles tiveram o carro roubado pelo menos uma vez. Eles lamentaram que, depois de terem perdido um carro, compraram outro e passaram muitos anos trabalhando em longas jornadas para conseguir pagar as prestações dificultando o pagamento de seguro do carro mantendo em condição de vulnerabilidade de perda do carro por roubo. Essa situação desencadeia além de longas jornadas de trabalho, acúmulo de preocupações e agravando a situação de estresse. Nos relatos dos taxistas observa-se que eles associam essa condição às vitimizações que resultam em ferimentos graves ou até a morte, e esclarecem que alguns taxistas podem estar dispostos a reagir ao assalto para preservar o patrimônio, principalmente, quando este não está segurado, desencadeando risco elevado de vitimização fatal.

Além do roubo de carros, outros bens são suprimidos, como aparelho celular, dinheiro, aparelhos de som, acessórios pessoais como relógios e outros objetos que

agreguem valor financeiro ou de troca. Dentre os objetos mais cobiçados pelos assaltantes, o que lidera em roubos são os aparelhos celulares. *“A gente sempre tem mais de um celular e costuma brincar. Um é para o ladrão, o outro fica para pedir socorro” (B.I., 46 anos, auxiliar).*

Diferentemente das modalidades identificadas no jornal A Tarde, o jornal A Folha de São Paulo registrou casos de assaltos que ocorrem sem que o agressor adentre ao táxi. O taxista dentro do carro é rendido pelo assaltante, que permanece fora do táxi. Eles anunciam o assalto a mão armada exigem dinheiro, celular e às vezes o táxi. O agressor obriga o taxista sair do carro e concretiza o roubo. Na Bahia, a modalidade mais comum tem sido o agressor passar-se por passageiro e, já dentro do carro, durante a corrida ou no final dela, anuncia o assalto.

Algumas das modalidades de abordagem podem ser divididas entre: a) aqueles que adentram o táxi para depois anunciar o assalto; b) outros agem de fora do táxi anunciando o assalto e forçando a entrada no carro; c) outro que age fora do táxi anuncia e realiza o assalto sem entrar no táxi. Entre os entrevistados na Bahia nenhum deles relatou situação de agressores agirem sem antes entrar no táxi.

As situações de assalto ou roubo a mão armada são descritas como eventos que não costumam ser anunciados logo quando o criminoso adentra o veículo. Geralmente, eles pedem a corrida, informam o local e, durante o trajeto, quando chegam a lugares menos movimentados, anunciam o assalto. A finalidade é roubar dinheiro e objetos pessoais do taxista. Chegam a roubar até mesmo o aparelho de radiotransmissor.

Quando eles querem o carro, indicam para onde o motorista deve seguir. Mantêm a arma apontada para a cintura da vítima para não levantar suspeitas, avisam que não é para passar o rádio ou fazer sinais de luz para outros taxistas e solicitam ao motorista para manter aparência tranquila durante o trajeto. Chegando ao destino, geralmente lugares isolados, mandam o motorista sair do carro, sendo frequente colocar a vítima em porta-malas ou abandoná-las em locais distantes. Foram relatados casos de roubos nos quais foram levadas as roupas do taxista, que ficou completamente nu. Nos casos de assaltos e roubos, são comuns as agressões verbais e físicas como murros, coronhadas, chegando a situações de espancamento, provocando ferimentos graves.

#### **d) Assalto com sequestro**

Modalidade de crime semelhante ao assalto, com a diferença de que os delinquentes mantêm o taxista em cativeiro enquanto realizam ações criminosas com o táxi. Relatos mais frequentes indicam que, em Salvador, é muito comum o sequestrador colocar o taxista dentro do porta-malas. Utilizam o táxi para ações diversas mantendo o taxista preso. Outra modalidade: após anunciarem o assalto, um dos agressores assume o volante, transfere o taxista para o banco traseiro. O taxista fica sob o controle dos assaltantes. Geralmente, abandonam o taxista em terreno baldio, na BR-324, Via Parafuso, dentre outras rodovias ou bairros periféricos.

Entre os entrevistados, seis deles foram sequestrados após anúncio de assalto. Um deles conta que:

*“Peguei o passageiro, normalmente, na Pituba com destino para Imbuí. Quando estava chegando lá, anunciou o assalto, mandou parar numa rua e havia outra pessoa esperando, que entrou também no táxi. Ali ele tomou a direção do carro. Foi para Mussurunga e pegou mais dois homens. Seguiram pra Simões Filho. Fiquei calado, de cabeça baixa. Eles me deixaram no contorno da Via Parafuso.” (P.E., 44 anos, taxista)*

#### **e) Sequestro e coação**

Em muitos casos, o taxista pode ser tomado como refém e acompanha todas as ações dos criminosos detido em seu próprio carro, geralmente, no porta-malas ou no banco de trás, enquanto o agressor assume a direção do veículo.

Esse tipo de crime pode ter sérias implicações para o taxista, pois, em alguns casos registrados, o criminoso utiliza o táxi como disfarce para realizar roubos, sequestros e transporte de mercadorias ilícitas. Essas situações caracterizam o crime de coação, pois os criminosos obrigam o taxista a realizar contra a sua vontade o transporte durante a ação criminosa ou a facilitar a fuga do bando. Os próprios taxistas informam que o táxi passa a ser um veículo possível para despistar a atenção dos serviços de segurança pública e privada, ou seja, facilita o deslocamento dentro da cidade sem levantar suspeitas da polícia, já que é um dos carros que não são parados em barreiras de averiguação policial.

## **f) Extorsão**

O crime de extorsão é definido no Artigo 158 do Código Penal Brasileiro como ato de “constranger alguém mediante violência ou grave ameaça, com intuito de obter para si ou para outrem indevida vantagem econômica (...)” (BRASIL, 1997). Segundo a pesquisa de Paes Machado e Noronha (2001), a extorsão aparece com uma frequência não tão alta quanto o roubo a mão armada, mas devemos considerar a possibilidade de omissão da mesma, pois, em alguns casos, pode ser considerada pela vítima não como crime, mas como negociação bastante comum.

Segundo um motorista de táxi entrevistado em paradas de táxi com restaurantes movimentados e áreas de turismo, existe uma apropriação do território por alguns motoristas de táxi que impedem completamente a entrada de outros motoristas, sendo referida pelo mesmo a negociação com vigilantes e funcionários de bares e restaurantes. Estes se incumbem de “segurar” o ponto de alguns taxistas.

*“Tem colega que só falta comprar o ponto, aí não tem quem entre no lugar. Isso dá briga direto entre colegas, mas não tem jeito, eles acertam com o pessoal [funcionários do estabelecimento] e tomam conta e não deixam nenhum outro taxista entrar na fila. Eu nunca paguei, mas colegas pagam, negociam e ficam lá” (B.T., 42 anos, taxista).*

Os infratores agem vitimizando trabalhadores em locais e períodos oportunos, geralmente em pontos de grande movimento, que representem possibilidade de boa lucratividade (bares, hotéis, boates, motéis). Segundo alguns taxistas, essas pessoas geralmente são porteiros de hotéis, seguranças de bar ou até mesmo policiais, sendo que, durante os festejos carnavalescos, é comum o pagamento a policiais pelo taxista para terem direito e livre acesso a ponto estratégico de avenida ou de rua de Salvador. Durante entrevista realizada após o Carnaval de 2008, o motorista de táxi afirmou que essa situação se modificou com algumas filas organizadas em estoques onde todos tinham que obedecer à ordem, como ocorreu no bairro de Ondina, porém acredita que em outros bairros ou paradas ela possa continuar existindo (A.L., 56 anos, taxista).

## **g) Assassinatos de colegas: latrocínio**

As mortes são compreendidas como desfechos de assaltos e sequestros que culminam com a vitimização extrema do trabalhador. Nas descrições de como ocorrem,

têm relação muito frequente com o comportamento reativo da vítima. No entanto, muitas mortes não são elucidadas por circunstâncias difíceis de reconstituição.

Em março de 2010, em Salvador, um taxista foi assassinado depois que atendeu à chamada de um cliente que o levou até um destino já rotineiro, mas considerado pelos colegas como área de risco de violência. O passageiro foi a última pessoa que viu o taxista vivo. Contou que ele ficou no local habitual e, quando se afastava, percebeu que um homem entrou no táxi. O taxista foi encontrado morto no dia seguinte.

As mortes de taxistas registradas pelo jornal A Tarde ocorreram durante a noite e a madrugada. O padrão de circunstância da morte está associado a assaltos e sequestros nos quais houve reação das vítimas – todas elas do sexo masculino, com idades entre 51 a 76 anos.

A Folha de S. Paulo registrou o assassinato de 11 (onze) taxistas nos estados de Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul. Os crimes foram praticados por um criminoso de maneira seriada. O assassino contratava o serviço de táxi para viagem, pagava adiantado e, durante o trajeto, assassinava o motorista e seguia com o táxi.

Os taxistas demonstram saber de todas as mortes entre colegas, pois a divulgação através das centrais de chamada de táxi e celulares, entre taxistas nos pontos e estacionamentos, tem sido muito eficiente. A morte de taxistas por violência provoca mobilizações coletivas entre os profissionais que agem tanto reivindicando aos órgãos responsáveis proteção e segurança no trabalho, assim como desenvolvem ações de autopolicimento com investigação e busca do assassino, chegando a aplicar pena de morte para os mesmos, através dos linchamentos, com a exposição pública do corpo dos criminosos, num ato simbólico de demonstração de força da categoria e disposição em reprimir esse tipo de crime.

#### **4.2 Frequência de vitimização de motoristas de táxi**

As estatísticas oficiais da Secretaria de Segurança Pública do Estado da Bahia não trazem informações específicas sobre vitimização de motoristas de táxi. Os números apresentam uma classificação de acordo com o ramo de atividade e não com a categoria

profissional. Portanto, encontramos epígrafes de “roubo a bancos” ou “roubo a ônibus coletivo” e assim podemos estimar a quantidade de crimes naquele ramo de atividade, porém a informação sobre o trabalhador vitimizado não é contabilizada.

O Instituto Nacional de Seguridade Social divulga anualmente o quantitativo de acidentes e doenças em relação a cada categoria profissional, sendo a informação adquirida através da Comunicação de Acidente de Trabalho - CAT, porém os motoristas de táxi, pela condição de autônomos, não costumam registrar acidentes neste cadastro, tornando invisíveis as formas, gravidades e quantitativo de acidentes de trabalho dessa categoria.

O Sindicato dos Motoristas de Táxi, Associação Metropolitana de Taxistas e a GETAX não dispõem de informações quantitativas ou qualitativas de vitimização de motoristas de táxi. Os sindicatos da categoria em outros estados divulgam informações que foram veiculadas pela imprensa escrita (jornais) e falada (rádio e televisão).

A cultura da categoria não inclui registros escritos. As informações são divulgadas oralmente ou através de rádios ou jornais. Os sites internacionais visitados apresentam lista de nomes de taxistas mortos em nacionalidades diferentes divulgados também através da imprensa escrita. Portanto, nesta pesquisa recorreremos à fonte jornalística para ter um parâmetro, mesmo que subestimado, mas como única fonte de registros sobre vitimização de motoristas de táxi.

Stenning (1995) atribui que a subnotificação de ocorrências de vitimização de taxistas no Canadá está relacionada ao fato de que muitos taxistas banalizam as situações por não acreditarem na eficácia da ação policial na recuperação das perdas, e pelo tempo de duração considerado longo para o registro da ocorrência em delegacias, o que significa horas não trabalhadas. O que foi identificado também pelos taxistas em Salvador, quando dizem:

*“Olha, o roubo já aconteceu, já estamos no prejuízo. A polícia não vai trazer nosso dinheiro de volta, nem celular. E a espera na delegacia para fazer um registro é muito tempo, não dá para ficar sem trabalhar. Tem que voltar a trabalhar logo para recuperar o prejuízo. Olha, taxista só registra o caso na polícia quando levam o carro ou quando os assaltante obriga a gente fazer coisa erradas. Aí temos que registrar para não virar contra a gente.” (B.E., 55 anos, taxista).*



No âmbito nacional, teríamos que recorrer a todos os jornais de todos os estados brasileiros, o que não foi possível. Então escolhemos utilizar fonte jornalística que agregasse informações de outros estados e o jornal de maior circulação do estado da Bahia para apresentar um panorama possível da vitimização de taxistas por violência relacionada ao trabalho.

Foram analisados artigos jornalísticos do jornal Folha do S. Paulo no período entre 1999 e 2009, totalizando 90 (noventa) matérias sobre “motoristas de táxis e violência”. Vinte e uma delas tratavam especificamente de vitimização de taxistas por violência relacionada ao trabalho que ocorreram em São Paulo (17), Minas Gerais (6), Rio de Janeiro (3), Mato Grosso (1), Rondônia (1) e uma em localidade não identificada na matéria. Os tipos de crime foram assaltos (42,9%), latrocínio (38%), assalto com sequestro (19%), tentativa de assalto (23,9%), extorsão (4,7%), coação (4,7%) do total das vinte e uma matérias.

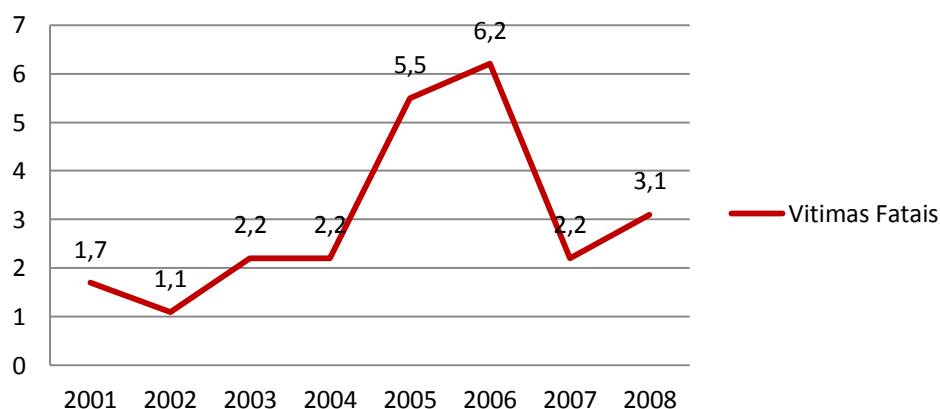
Quanto ao tipo de vitimização, das 21 reportagens foram contabilizadas sete informando número de 25 taxistas vítimas de violência. Neste universo, foram registradas 16 mortes de motoristas de táxi por violência relacionada ao trabalho. Os ferimentos que provocaram a morte dos taxistas foram através de armas de fogo (82%), por arma branca (6,3%), queimaduras (6,3%) e pauladas (6,3%). Nas reportagens identificamos vitimização secundária de familiares. Numa delas, o taxista que transportava o filho para casa. Os dois foram sequestrados. Outro caso foi de registro de ameaças sofridas pela esposa de taxista assassinado. Num terceiro caso, o taxista foi incendiado junto com dois filhos durante o assalto.

São registrados tanto pelo jornal A Tarde quanto a Folha de S. Paulo a vitimização de passageiros, geralmente, por roubos. Não foi encontrado nenhum registro de ferimento ou morte de passageiro. Há o registro de morte de um motociclista que foi acudir o taxista e levou dois tiros. Uma das mortes de taxista aconteceu quando partiu em defesa do passageiro, ator da Rede Globo de Televisão, que era alvo do assalto. A reação do taxista resultou na sua própria morte.

Na Bahia, foram analisadas 122 matérias do jornal A Tarde, no período entre janeiro de 2001 a dezembro de 2008, sobre vitimização dos motoristas de táxi. Foram registradas as mortes de 31 taxistas, vítimas de assassinato, sendo que ocorreram em

Salvador, Vitória da Conquista, Feira de Santana e Itabuna. As mortes foram provocadas por tiros com armas de fogo (29), por pauladas (uma) e espancamento (uma). As vítimas foram todas do sexo masculino, com idades que variam entre 25 a 76 anos. Quanto ao local, em Salvador ocorreram nos bairros do Cabula, Iguatemi, Rio Vermelho, São Gonçalo do Retiro e BR-324.

**Gráfico 1.** Taxa de vitimização fatal por 10 mil motoristas de táxi, na Bahia, entre janeiro de 2001 a dezembro 2008.

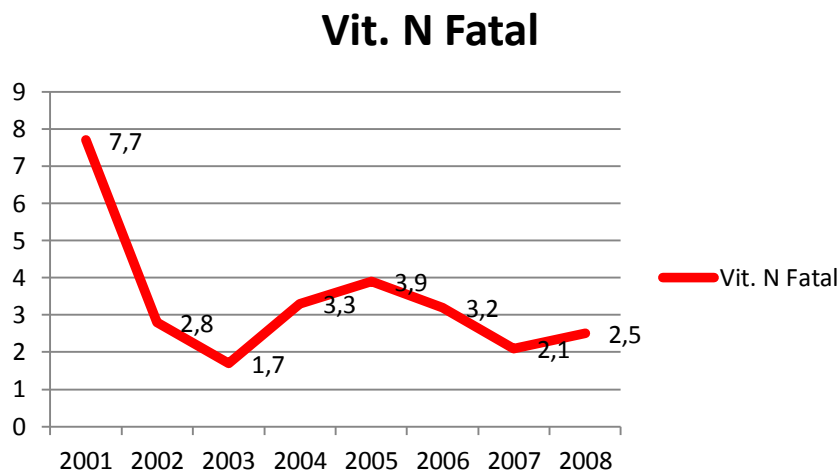


Fonte: Jornal A Tarde, Bahia, Brasil.

No **Gráfico 1** é possível perceber que houve um crescimento de vitimização fatal de taxistas entre os anos de 2004 e 2006, sendo que 2007 registrou uma queda brusca, que pode ser atribuída aos movimentos coletivos dos taxistas exigindo ações de prevenção ao crime da Secretaria de Segurança Pública, porém observa-se que, de 2007 para 2008, a curva volta a ascender. Entre janeiro e março de 2010 ocorreram três mortes de taxistas em Salvador.

Quanto às formas de vitimização que culminam em um conjunto de morbidades como ferimentos, lesões, enfermidades, transtornos mentais, incapacidades permanentes ou temporárias, estas se tornam completamente invisíveis, impedindo dimensionar a magnitude do problema devido à falta de registros sobre danos à saúde como resultados de experiências de violência. Nos artigos analisados no Jornal A Tarde, foram identificados alguns tipos de vitimização não fatais ocasionados por espancamento, ferimentos por arma de fogo e socos, conforme gráfico abaixo.

**Gráfico 2.** Taxa de vitimização não fatal por 10 mil motoristas de táxi, na Bahia, no período entre 2001 e 2008, tendo como fonte o Jornal A Tarde.



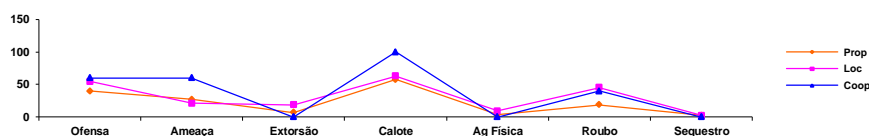
Fonte: Jornal A Tarde

Na vitimização não fatal observa-se uma curva descendente e um aumento verificado entre 2004 e 2006. Essas informações apenas são utilizadas para ilustrar a existência de outras formas de danos contra a integridade física, porém os jornais privilegiam notícias trágicas, que envolvem a morte de trabalhadores, ficando sem destaque ou publicação as variadas formas de vitimização de menor gravidade.

A rede de assistência com que o motorista de táxi pode contar está nos serviços públicos, sem que haja até então serviços especializados na assistência às vítimas de violência. Essa assistência depende de uma ação conjunta de variados setores como saúde, segurança, previdenciária, jurídica, seguro de veículo. A depender da gravidade e extensão dos danos, o envolvimento de um maior número de setores é necessário para que possam garantir o enfrentamento do problema.

A análise do banco de dados da pesquisa realizada por Paes-Machado e Noronha (2001), com total de 527 motoristas de táxi entrevistados, em Salvador, desenha um perfil composto por uma maioria absoluta de homens (99,4%), em idade adulta, com escolaridade média, maioria de cor negra e parda (78,1% e 21% brancos), definindo uma tendência étnica, 62,6% casados.

**Gráfico 3.** Percentual de tipo de crime que vitimiza motoristas de táxi e relação de trabalho (proprietário, locatário do veículo e cooperativado) em Salvador, 2003.



Fonte: Banco de dados com resultado de 527 entrevistas

Devido ao fato de considerar a variável “autônomo” como situação trabalhista que abrange a totalidade dos motoristas de táxi, foram analisadas as variáveis “proprietários”, “não proprietários” e “cooperativados” por melhor definir as relações entre vitimização e estrutura ocupacional.

A condição de “proprietário” diz respeito a ser dono do carro e do alvará (licença do táxi), sendo estes essenciais para exercer a profissão. Os que não possuem são considerados “não proprietários”, mas que possui licença como motorista de táxi auxiliar e demarcam a relação de trabalho como locatários, arrendatários. Quanto aos cooperativados, são “proprietários” associados a uma determinada cooperativa, sendo esse aparato importante para investigação de processos de vitimização tanto pela frequência quanto pelas formas.

Entre os 527 entrevistados, 69,9% referiram ser proprietários do carro e 30,01% não possuem o veículo. Nestas condições, encontramos pessoas que possuem carro e alvará e outras que alugam um ou outro. O referido estudo parte da hipótese de que a propriedade do carro tem maior relevância na relação entre vitimização e trabalho.

Os resultados apontam que 57,8% dos motoristas de táxi “proprietários” sofreram algum tipo de violência no exercício da atividade de trabalho, sendo a de maior frequência o “calote”, com 57,8%, seguido de *agressão verbal* ou *xingamento*, com 39,8%, 18,8% por “roubo a mão armada”, 6,8% foram vítimas de extorsão, 3,8% sofreram algum tipo de *agressão física* e 2,7% passaram por sequestro, considerando um período dos últimos doze meses (entre janeiro a dezembro de 2000).

De todas as formas de violência apresentadas entre os proprietários dos veículos, a que ocorre em menor escala é o sequestro, com apenas 2,7% de vítimas, porém sendo uma modalidade que vem sendo incrementada desde a década de 1990 em outras categorias profissionais como bancários (LEATHER, 1999; PAES-MACHADO E NASCIMENTO, 2006). O “calote”, como a forma de violência mais frequente, foi referida por 57,8% dos entrevistados.

Em relação aos taxistas “proprietários”, 57,5% foram vítimas de “calote”, 40,6% referiram ter sido vítima de “ofensas e xingamentos”, 17,6% deles por roubo a mão armada, 6,4% passaram por situação de extorsão e 3,6% foram agredidos fisicamente.

Quando analisamos a variável “locatário” com relação à vitimização sofrida nos últimos 12 meses com relação ao “calote”, representa 61,4% do total das vítimas; em seguida foi “ofensa ou xingamento”, referido por 51,7% dos entrevistados. Em relação a roubo, 45,2% passaram pela experiência, sendo que 19% por extorsão; 9,5% sofreram agressões físicas e 2,4%, sequestro.

A relação entre vitimização e a variável “condutor auxiliar”, 53,4% foram vítimas de “calote”, 50,4% por “ofensa e xingamento”, 26% por roubo, 10,5% por extorsão e 6,8% por agressão física.

Cinco motoristas de táxi entrevistados, vinculados à cooperativa, vivenciaram a seguinte frequência de vitimização: 100% foram vítimas de “calote”, 60% de “ofensa e xingamento”, 40% de roubo, nenhuma agressão física, sequestro e extorsão. Esses resultados não refletem a realidade, pois a amostra de cooperativados não permitiu chegar à conclusão de frequência.

**Tabela 1.** Distribuição do percentual entre os tipos de crimes que vitimizaram motoristas de táxi e relação de trabalho, com 527 entrevistados entre o período de janeiro de 2002 a janeiro de 2003, em Salvador.

	Calote	Ofensa e xingamento	Ameaça	Agressão física	Roubo	Sequestro	Extorsão
<b>Proprietário</b>	57,5%	40,6%	3,8%	3,6%	17,6%	0%	<b>6,4%</b>
<b>Locatário</b>	61,4%	51,7%	21,5%	9,5%	45,2%	2,4%	<b>19,1%</b>
<b>Condutor auxiliar</b>	53,4%	50,4%	15,1%	6,8%	26,3%	0%	<b>10,5%</b>
<b>Cooperativado</b>	100%	60%	0%	0%	40,0%	0%	<b>0%</b>
<b>Associado a Op. Rádio</b>	<b>68,8%</b>	<b>31,3%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>6,3%</b>

As informações sobre vitimização de motoristas de táxi em Salvador apontam para a modalidade “calote” como superior a 50% de todos os entrevistados, colocando esse tipo de prática delituosa como a mais frequente. Aponta também que as “ofensas e xingamentos” atingem a metade da população entrevistada. Destacamos a vitimização por “roubo” com maior incidência entre os locatários ou motoristas auxiliares.

#### **4.3 Os agressores que vitimizam os motoristas de táxi**

Na pesquisa no jornal Folha de S. Paulo os agressores foram 28 do sexo masculino, em faixa etária jovem e adolescente, e seis mulheres, delas duas adultas (maiores de 18 anos) e quatro adolescentes (menores de 18 anos). Dois casos de envolvimento direto de mulheres em crimes contra taxista. Uma das ocorrências foi de uma adolescente de 15 anos, do sexo feminino, que comandou o assalto e assassinou o motorista de táxi. A outra, uma funcionária do Ministério da Justiça que atuava junto com três jovens, dois deles filhos dela, roubando taxistas e passageiros que saíam do aeroporto de Guarulhos. (Folha de S. Paulo, 2008).

Em Salvador, os agressores são de diversas classes sociais, geralmente homens sozinhos ou acompanhados, jovens, porém existindo casos que envolvem mulheres

jovens. A presença de mulheres na cena do crime tem sido para camuflar ou despistar o “radar” dos taxistas para identificação de sinais de risco. Nos relatos e matérias jornalísticas do jornal A Tarde, tem sido frequente a utilização das mulheres jovens e adolescentes como isca para atrair o taxista.

Alguns agressores são descritos como de comportamento “nervoso”, ficam inquietos, evitam olhar para o taxista, fingem estar ocupados com o celular. Outros entram quietos, permanecem calados, economizam gestos e palavras e, de repente, anunciam o assalto. Ainda há aqueles que agem com tranquilidade, conversam, distraem o taxista, até que, em momento e local apropriado ou planejado, anunciam o assalto.

*“Negros, mal vestidos, aparência de doido ou que entram assim depressa no carro sem que a gente tenha chance de negar a corrida, aí pode esperar que pode ser um “birro”. Mas, geralmente, são bem-falantes, envolvem a gente com conversa que vai pegar o dinheiro em casa e, quando saem do táxi, desaparecem. É muita malandragem deles. Já corri atrás de um, mas eles são rápidos, se escondem e a gente fica no prejuízo.” (A.I., 56 anos, taxista).*

Os agressores podem ser colegas de trabalho, passageiros embriagados, drogados, assaltantes, usuários comuns, assaltantes disfarçados de passageiro. Nas entrevistas, a caracterização dos agressores são em grande maioria homens, jovens, porém citaram que a mulher tem sido utilizada como “isca”. Houve o relato, por exemplo, sobre assalto cometido por mulher que feriu um taxista com um tiro durante no Carnaval de 2008. A identificação dos agressores é uma informação importante para os taxistas, que passam a construir um perfil que servirá como orientador para medidas de proteção e vigilantismo.

#### **4.4 As vítimas: motoristas de táxi, taxistas, taxeiros, clandestinos**

Nem sempre vítima e agressor convergem no mesmo espaço e tempo, mas, no caso dos taxistas, a vítima geralmente encontra-se com o agressor de forma particular, pois a maioria das formas de vitimização de taxistas se dá dentro do táxi, durante o deslocamento. Essa condição se transforma em oportunidade para o potencial agressor, ao mesmo tempo em que se configura em situação de vulnerabilidade da vítima por não contar com medidas eficazes de proteção no momento em que o falso passageiro adentra o carro.

As frequências apresentadas anteriormente apontam para uma tendência crescente de vitimização do subgrupo de motoristas de táxi auxiliar. Sendo possível considerar que a exposição ao risco motivado pela sobrevivência financeira deve ser o principal fator que favorece a longas jornadas de trabalho em horários noturnos e madrugada, o que aumenta o risco de vitimização.

Todos os taxistas de subgrupos de proprietários e locatários foram assaltados, e alguns sequestrados. Enquanto que o taxista clandestino, de carro “particular”, afirmou que foi vitimizado quando realizava a atividade com táxi regular. Esta pesquisa não teve o alcance de identificar a frequência vitimização de outros subgrupos de clandestinos e irregulares, o que merece estudos específicos.

Todas as vítimas registradas, tanto entre entrevistados quanto na análise de artigos de jornais locais e nacionais, são do sexo masculino, em idade que varia entre 22 a 65 anos. Não há informação de vitimização de mulheres no exercício profissional de taxista.

#### **4.5 Efeitos da vitimização**

Estão compreendidos como danos, perdas e prejuízos que impactam nas diversas dimensões da vida social, econômica, cultural, ocupacional, moral, física, psicológica das vítimas como resultado da experiência de vitimização de motoristas de táxi por violência no trabalho.

Esses efeitos podem representar perdas e danos não só para as vítimas como para toda a sociedade. Os efeitos da violência extrapolam a experiência da vítima direta, tornando toda a sociedade, de alguma medida, vitimizada indiretamente. Os prejuízos econômicos e sociais assumidos por empregadores, Estado e trabalhadores podem ganhar variadas repercussões e extensão, quase sempre peculiares às circunstâncias e tipos de vitimizações sofridas.

Como se trata de uma categoria composta por trabalhadores autônomos e que têm o carro como equipamento essencial para exercer a profissão, quando ocorre perda total ou parcial do veículo, em casos de roubo do veículo ou danos contra a integridade



desse equipamento, o trabalhador passa a vivenciar situação de impacto financeiro importante. O impacto estende-se em prejuízos financeiros e ocupacionais, já que vão além da perda do patrimônio e também enfrentam as perdas pelos dias parados de trabalho.

Para o motorista de táxi, qualquer dano contra o carro pode representar uma ampliação dos efeitos. A Associação dos Motoristas de Táxi criou seguro contra roubos de táxi para assegurar aos associados recurso para recuperação ou minimização das perdas ocorridas por acidentes e roubos.

Entre as perdas verificadas como efeitos de vitimização estão as de ordem patrimonial, quando os agressores roubam o carro, dinheiro, aparelhos (GPS, som, DVD, celular), objetos pessoais (documentos, roupas, acessórios). Há também a situação de constrangimento quando os passageiros são roubados. Some-se a isso os dias parados de trabalho, incapacidade por danos físicos e mentais. Efeitos morais de taxistas que são forçados a realizar atividades ilícitas.

Contra a honra: constrangimento legal, xingamentos, assédio moral, assédio sexual. Contra a vida profissional: incapacidade temporária e permanente, interrupção da carreira por perda do bem essencial para exercer a profissão, transtornos financeiros e dificuldade de retornar ao mercado de trabalho, desistência da profissão por medo, trabalho clandestino para driblar o medo e buscar proteção.

Contra a integridade física e psicológica: dos mais leves e frequentes para os mais graves: ameaça e danos psicológicos, estados de estresse pós-traumático, lesões corporais, incapacidade e morte.

O setor de saúde absorve os efeitos da violência em forma de danos através dos serviços de urgência, atenção especializada, reabilitação física, psicológica e social, pois esse setor tem como função cuidar e prevenir ao mesmo tempo em que a área de segurança exerce um importante papel de controle e repressão do crime, sendo a união destes a possibilidade de avanço na atenção às vítimas e ação integrada no combate à violência.

Entre os variados efeitos da vitimização, aqueles que ocorrem impactando a integridade física são os mais temidos. O ferimento pode ser compreendido como todo

tipo de violação da vontade, ofensa, aquilo que magoa, oprime, atemoriza, sendo o mais temido a possibilidade de lesão corporal, pois esta é entendida como imagem do ferimento que pode ser mortal. É como o prenúncio de morte (NASCIMENTO, 2003).

No caso dos motoristas de táxi, os efeitos podem alcançar a extrema situação de mortes. Em outros níveis de gravidade ocorrem as agressões físicas e psicológicas, perda patrimonial/financeira como resultados dos roubos e calotes. Os danos físicos e psicológicos podem gerar incapacidade temporária ou permanente para o trabalho. Em casos de dias parados de trabalho, reflete na remuneração, reduzindo-a, ao mesmo tempo em que os custos com recuperação da saúde, com medidas de segurança e despesas judiciais, quando necessário, são em grande parte assumidos pelo próprio trabalhador, já que este não possui empregador e o Estado não garante as variadas assistências (saúde, reabilitação, previdência, proteção e segurança) necessárias para adequado retorno as atividades de trabalho. Dessa forma, os motoristas de táxi tornam-se vulneráveis as situações de violência e efeitos na vida cotidiana.

## V. DEFESAS DOS MOTORISTAS DE TÁXI

O motorista de táxi clandestino (particular) G.R., 51 anos contou que vendeu o táxi e a transferência da licença depois de ter sofrido um assalto. Ele diz que o carro padronizado como táxi é o que provocou a motivação do crime, pois o agressor foi em busca de dinheiro e objetos pessoais que taxistas sempre têm à mão (celular, som, DVD, dentre outros). “*O táxi é um carro visado pelos ladrões*”. Então, com o dinheiro, ele comprou um carro novo, equipou-o com vários acessórios considerados de luxo e continuou fazendo transporte de passageiro, porém sem a licença regular e carro padronizado (cor, faixa, identificação, taxímetro) e só realiza corridas para clientela conquistada (passageiros conhecidos). O preço é combinado, e o trajeto, sempre previsto e conhecido. Atende a chamada por celular ou com combinação prévia de fazer transporte regular de enfermos, crianças para escola, adolescentes para levar e pegar em festas, idosos, dentre outros. Ele diz que agora transita tranquilo pelas ruas. Entende que essa decisão foi uma medida de proteção tanto pessoal quanto para a clientela.

O motorista de táxi N.G., 55 anos, na mesma situação que o ex-taxista, não vendeu o táxi nem transferiu a licença, mas comprou outro carro financiado e alugou o táxi em tempo integral. Ele diz que, depois de ter passado por três assaltos e não conseguir transitar para outra profissão decidiu alugar o táxi e trabalhar em carro particular, com clientela própria. Como defesa, os dois recorrem à clandestinidade como camuflagem do exercício profissional. A diferença está na condição do Sr. N.G. manter o patrimônio e identidade regular como motorista de táxi, mas atuar como clandestino. No momento em que aluga o táxi, não deixa de garantir ganho financeiro, mas, principalmente, transfere para o motorista auxiliar o risco de vitimização.

Os motoristas de táxi proprietários da licença que não desistiram da profissão, mas querem trabalhar com tranquilidade, buscam associar-se a cooperativas ou associações. As associações criadas pelos próprios taxistas procuram cercar o trabalho com proteção por telecomunicação. Nem todos os taxistas, porém, têm condições financeiras para arcar com despesas com as associações. Os motoristas de táxi auxiliar, principalmente, não conseguem manter as despesas com associativismo, sendo a receita bastante comprometida com o pagamento de diárias para trabalhar. Estes estão mais

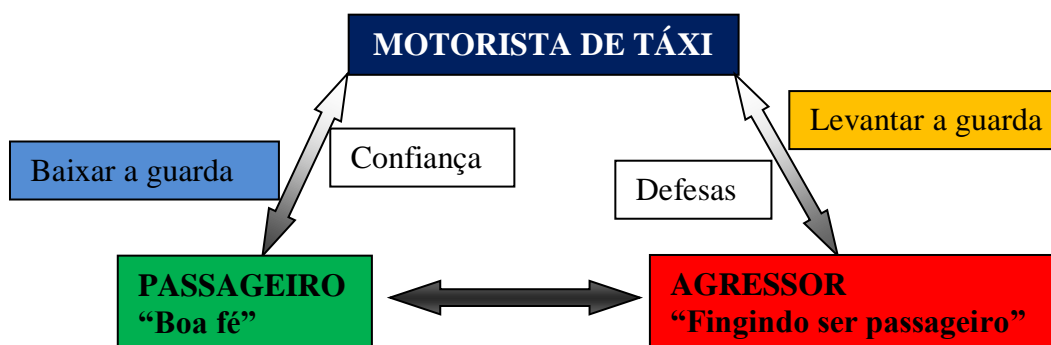
expostos a riscos de vitimização, mas nem por isso deixam de se beneficiar e participar das defesas construídas coletivamente.

As defesas que os motoristas de táxi utilizam têm como objetivo essencial proteger-se de agressões que cotidianamente vitimizam a categoria. Como se discutiu anteriormente, a noção de defesa foi tomada de empréstimo da teoria de Marcus Felson (2006), que utiliza a descrição de fenômenos naturais. Voltamos a referir que esse autor classifica as defesas como: a) primárias como aquelas que ocorrem antes de detectar a presença do agressor; b) secundárias como aquelas que ocorrem depois que o risco se concretiza em vitimização. Recorremos a Zedner (1994) na tentativa de ordenar e discutir a noção de segurança enquanto sentimento, mas que recorre a materialização das medidas de proteção através de equipamentos, comportamentos e instituições na busca da sensação de sentir-se seguro. Dessa forma, afirmando como Gambetta e Hamill (2005) descrevem as práticas de proteção dos taxistas que buscam a sensação de segurança a partir das relações de confiança. Para os autores citados convergem a ideia de que os mecanismos defensivos desenvolvem-se a partir da sensação de insegurança, identificação e reconhecimento do risco de vitimização.

Dessa forma, a equação que desencadeia na construção de defesas individuais e grupais parece ter o seguinte fluxo: a) identificar uma situação como de risco, esse risco deve ser reconhecido socialmente como tal; b) saber dos possíveis efeitos, gravidade e extensão dos danos; c) produzir respostas eficazes no controle à criminalidade contra taxistas, gerenciando riscos; d) construir estratégias de redução da gravidade dos efeitos da vitimização.

As estratégias de defesas utilizadas pelos motoristas de táxi articulam múltiplas informações que são analisadas e interpretadas com tempo extremamente curto para que a resposta seja realizada. O processo na construção e concretização das defesas acontece com pessoas envolvidas em determinado contexto temporal e espacial. Os indivíduos envolvidos formam uma triangulação que interage e formula respostas tanto da ação criminosa quanto das defesas das vítimas. Tomando Gambetta e Hamill (2005) como orientação da ideia, a cena é composta por motorista de táxi, por pessoa (as) de “*boa fé*” que demandam pelo serviço de transporte e o agressor, imitando uma pessoa de “*boa fé*”.

**Figura 3.** Interpretação do fluxo adotado por Gambetta e Hamill (2005).



No contexto dos motoristas de táxi em Salvador acrescenta-se a leitura e interpretação da cena e cenário, ou seja, onde e como ocorre a solicitação do serviço de transporte. Dessa forma, fazem leitura de sinais que podem potencializar fatores de riscos e/ou de proteção.

O motorista de táxi passa a identificar e analisar diversos sinais emitidos pelo passageiro simultaneamente a solicitação pelo serviço de transporte. Num espaço de tempo muito curto ele precisa analisar a demanda, chegar a uma definição e tomar a decisão de atender ou não à solicitação. Quando identificados sinais considerados como propriedades de risco, os taxistas ampliam a verificação buscando outros sinais que venham a “levantar ou baixar a guarda” em relação ao risco de violência. Quando o passageiro potencial reúne sinais que são entendidos como propriedade de atestar confiança, eles vão reduzindo “a guarda” e aceitam a corrida. No trajeto, mantêm-se atentos aos sinais emitidos pelo passageiro. Porém, quando são identificadas propriedades de risco, se deparam com a difícil decisão de aceitar ou não a corrida. O que pode significar aceitar e adotar defesas secundárias ou negar o risco ou recusar a exposição ao risco, não aceitando a corrida. Essa decisão pode também estar contaminada de preconceitos, que pode levar a conclusões injustas. O grande dilema torna-se muito complexo observando que o tempo disponível para toda essa operação não ultrapassa ao tempo de um minuto, muitas vezes ocorre em frações de segundos.

**Figura 4.** Atores e fluxo para tomada de decisão dos motoristas de táxis mediada pela sensação de risco e confiança, acionando ou não as defesas.



A identificação do risco de vitimização por violência causa uma tensão que favorece a tomada de decisão para enfrentamento do problema. O grau de risco atribuído pelos trabalhadores vai graduar os níveis de intervenção e respostas. As respostas dos motoristas de táxi podem ser individualizadas ou em grupo. São divididas em intragrupo e extragrupo. A intensidade e gravidade das respostas serão de acordo com o significado da agressão e efeitos produzidos atribuídos pelos taxistas. As respostas podem variar de intensidade e gravidade que vão desde ignorar o agressor, “*deixar pra lá*”, até cometer atos cruéis como medida de controlar a violência e a tensão coletiva acumulada.

Os limites observados no trabalho de Gambetta e Hamil (2005) em relação aos taxistas em Salvador é que a referida pesquisa se debruça em importante abordagem sobre a interação entre o motorista de táxi e passageiro ou ofensor. Porém, apesar de apresentar elementos sociais que são interpretados pela categoria como fator de risco ou confiança, mantém o foco no indivíduo taxista não explorando um conjunto de práticas desenvolvidas coletivamente pela categoria. Ao mesmo tempo em que a teoria de defesas de Felson (2006) não nos permite ordenar todas as defesas dos motoristas de táxi de acordo com a classificação adotado por ele, pois encontramos em nossa realidade situações não exploradas ou que não há correspondência a essa teoria.

A descrição das defesas entre motoristas de táxi em Salvador utilizará a classificação de defesas individuais, intragrupo e extragrupo, adotadas por Paes-Machado e Oliveira (2009), associadas à classificação de Felson (2006) de defesas primárias e secundárias. Revendo que as defesas primárias são classificadas em três tipos e correspondentes subdivisões. A primeira **ocultação** que pode ser entendida como comportamento de evitar (andar em áreas mais seguras e evitar certas pessoas) ou camuflagem (usar acessórios, vestuários que pareçam ser outra pessoa). O segundo tipo é a **dissuasão**, que se divide em reputação pessoal (desenvolver reputação de forte); mimetismo ou imitação (fazer cara de durão); mimetismo *mülleriano* (usar cores de gangues); advertência (colocar sinal de cão perigoso). O terceiro tipo é a **opressão**, dividindo-se em defesas físicas (uso de fechaduras, barreiras, armaduras); defesas grupais (andar em grupo, ações coletivas); superação (de roubos). As defesas secundárias dividem-se entre: a) **desencorajamento** (afastamento, comunicação da disposição para escapar, defesas simbólicas, distração ou fingimento); e b) **oposição** (defesas armadas, armamento repentino, defesas sociais emergentes).

Adotaremos uma organização na apresentação das defesas baseadas nas propriedades que estruturam as ações diante da percepção do risco, sendo elas gerenciadas individual ou coletivamente pelos motoristas de táxi. Ao mesmo tempo em que fica evidenciado que não se tratam de comportamentos desconectados, mesmo que individualmente, das dinâmicas sociais as quais se constituíram. Para isso, Giddens (1984) possibilita a compreensão do circuito reprodutor presente na cotidianidade, favorecendo que, apesar de manter uma estrutura (ordem, regras, normas, conceitos, recursos), essa permanece em constante mutação, possibilitando a reprodução da ação humana recriada de acordo com o contexto em que mudanças são exigidas no transcorrer da vida cotidiana.

**Figura 5.** Distribuição dos tipos de defesas entre motoristas de táxi em Salvador a partir da teoria de Felson (2006).

### TIPOS DE DEFESA

<b>DEFESAS PRIMÁRIAS</b>	<b>A) INDIVIDUAIS</b>	<b>1.Leitura de sinais</b> <b>2.Signos sociais</b> <b>3.Contexto ambiental</b> <b>4.Práticas espaciais</b> <b>5.Clandestinidade</b> <b>6.Conquista de clientela</b> <b>7.Comunicação interna</b> <b>8.Camuflagem do dinheiro</b>	
	<b>B) COLETIVAS</b>	<b>a) INTRAGRUPAIS</b>	<b>1.Comunicação entre taxistas</b> <b>2.A institucionalização como organização em grupos</b>
		<b>b) EXTRAGRUPAIS</b>	<b>1.Ação policial</b> <b>2.Vizinhança</b>
	<b>DEFESAS SECUNDÁRIAS</b>	<b>A) INDIVIDUAIS</b>	<b>1.Fuga de taxistas</b> <b>2.Uso de força física</b> <b>3.Uso de armas</b>
<b>B) COLETIVAS</b>		<b>INTRAGRUPAIS</b>	<b>1.Autopolicciamento</b>
		<b>EXTRAGRUPAIS</b>	<b>1. Rede de apoio</b> <b>a.Segurança Pública</b> <b>b.Sindicato - SINDITAXI</b> <b>c. Associação -AMT</b> <b>d.GETAX</b>

(FELSON, 2006; PAES-MACHADO E OLIVEIRA, 2009)



## **5.1 Defesas individuais**

São todas as medidas de proteção realizadas e gerenciadas por cada motorista, porém entendidas como prática reconhecida pelo grupo social dos quais os indivíduos fazem parte.

As ações e reações adotadas individualmente diante da percepção concreta do risco e/ou durante ataques contra os taxistas não se apresentam de forma homogênea, estática, mas ganham forma de acordo com o grau de risco atribuído pela vítima e recursos disponíveis para defesa. Muitos recorrem a conhecimentos acumulados de experiências próprias de vitimização ou de colegas, socializadas entre os membros do grupo.

As diferentes respostas são caracterizadas pelo comportamento da vítima de forma passiva ou reativa, sendo definida pelo reconhecimento da gravidade dos efeitos que a vitimização pode alcançar. Entre os entrevistados todos adotam e recomendam comportamento passivo e não reativo, sob pena de agravar a situação de crise. E acreditam que os agressores querem levar dinheiro, aplicar golpes, utilizar o táxi para fuga e não necessariamente ferir a vítima. Alguns taxistas respondem com maior ousadia ao crime, porém a grande maioria responde recorrendo às medidas utilizadas coletivamente acreditando serem mais eficazes.

### **5.1.1 As defesas primárias individuais**

#### **1. Leitura de sinais corporais**

Os sinais são um conjunto de informações corporais, ambientais, captadas através de recursos cognitivos e intuitivos do taxista. Os sinais corporais compreendidos como expressões corporais e microexpressões, linguagem, diálogo, vestuários, acessórios, comportamento, aspectos emocionais (humor, irritabilidade, agressividade) que são identificados pelos motoristas de táxi objetivam identificar possíveis agressores, evitando ações criminosas contra eles. A eficácia dessa leitura se dá antes de tomar a decisão de realizar a corrida, pois, quando o passageiro adentra o veículo, diminuem as chances de evitar a agressão. A partir do momento em que o taxista aceita a corrida e o

passageiro entra no carro, as medidas de defesas são para gerenciar os ataques e minimizar os efeitos da vitimização, quando esta se concretiza.

A interpretação de sinais para identificação de situações consideradas de risco e gradação desse risco tem um alto custo para os taxistas, pois eles dependem da eficácia dessa interpretação e tomadas de decisão coerentes que venham a não garantir a proteção contra ações criminosas, mas permitir a sobrevivência na própria profissão.

*“Eu gosto de olhar bem nos olhos do passageiro. E quando ele foge o olhar ou se esconde fico desconfiado, pois quem não tem nada a esconder encara a pessoa. E homem, principalmente, que tem boa intenção olha sem medo. A gente percebe a intenção pelo olhar. (F.R., 60 anos, taxista).*

Para Gambetta e Hamil (2005), trata-se de um jogo de sinais considerados como microformas de expressão que são captadas e emitidas por um conjunto de recursos linguísticos com o comportamento, tom da fala, expressão corporal e, principalmente, da face, gestos, movimentos, palavras que são transmitidas simultaneamente.

#### **a. Vestuários e acessórios**

Evitam passageiros que usam roupas (calças e camisas) folgadas, que possam esconder uma arma. Acessórios como chapéus e bonés colocados de maneira que escondam parcialmente o rosto são considerados como adereços que despertam desconfiança. *“É assim, quem vem com boas intenções não precisa esconder o rosto. Se quer esconder o rosto é para não ser visto, reconhecido. Não é boa coisa.”* (E.T., 41 anos, taxista).

Também despertam desconfiança as pessoas que carregam sacolas, mochilas, malas, geralmente solicitando do taxista que transportem a bagagem no porta-malas. Em algumas situações o taxista solicita revistar a mochila ou a sacola antes de entrar no táxi. *“Não permito que o passageiro entre com mochila nas costas. Ele pode muito bem esconder uma arma”* (E.P. 38 anos, taxista auxiliar). Alguns motoristas condicionam o passageiro a manter a mochila nas costas durante o trajeto e sentados do lado direito do motorista. Nessa situação, o passageiro passa a ter os movimentos corporais intensamente vigiados pelo taxista. Pessoas do sexo feminino, idosos e crianças não costumam serem revistados, ao contrário de homens, negros ou pardos, jovens e adolescentes.

*“Na Pituba, eu estava no ponto do Bom Preço (supermercado) e chegou um rapaz novo, de pouca idade, uns vinte anos. Com mochila cheia de coisa. A gente não sabe se tem droga, se tem roupa, se tem alguma arma escondida. Para aceitar a corrida só se ele aceitar revistar a mochila, senão não levo.”( C.A., 49 anos, taxista)*

### **b. Comportamento do passageiro quando pede a corrida**

*“O sujeito que fez coisa errada às vezes chega correndo, com pressa, entra no táxi com cara de medo, a gente pensa logo que praticou alguma coisa errada e está fugindo. Sempre que possível recusamos a corrida” (L.I., 42 anos, taxista).*

O comportamento apressado de um passageiro que chega ao ponto para pegar o táxi é visto com suspeita. Evitam atender a passageiros que apresentam sinais de irritabilidade, agressividade, impaciência ou com sinais de entorpecimento, confusão mental, dentre outros estados que possam significar uso de drogas e medicamentos.

*“Outro dia chegou ao ponto um homem agoniado, que queria sair dali e repetia várias vezes. Percebemos que ele não estava bem. Ficamos enrolando ele, até que apareceu uma pessoa e informou que ele tinha problemas mentais” (C.A., 44 anos, ex-taxista).*

### **c. Expressões corporais**

Taxistas revelam a expressão corporal como sinais importantes. *“Olhar no olho é importante para verificar as intenções do passageiro. Aquele que fica fugindo ao olhar para ele. Dá para ficar desconfiado” (R.A., 55 anos, taxista auxiliar).* A capacidade de identificação dos sinais pode ser diferenciada entre os taxistas. Porém observa-se que se trata de percepção complexa, sutil, captando microexpressões, sentimentos viscerais, mas com racionalidade. E muitos falaram de um *“comportamento”, “um jeito suspeito”, “às vezes é um gesto”,* o que pode ser interpretado como sinal de alerta da exposição ao risco. Um sistema de alerta que está em prontidão.

## **2. Signos sociais**

Os taxistas costumam evitar pegar passageiros jovens, principalmente adolescentes. Pessoas do sexo masculino, principalmente, mais de um e jovens são considerados de risco e por isso evitam. Apesar de negarem, nos relatos são vistos como

critério de recusa a observação da cor da pele e dos sinais da classe social que possivelmente pertencem os passageiros.

*“A gente fica desconfiado quando vê um sujeito, assim novo, rapazinho, com umas roupas suspeitas, não é porque seja pobre ou negão, mas sabe como é... a gente fica desconfiado”* (M.J., 46 anos, taxista).

No contraponto, os idosos, crianças e mulheres são consideradas como propriedades de confiança confirmando o que Gambetta e Hamill (2005) detectaram no seu estudo.

### **3. Contexto ambiental: onde a pessoa que chama o táxi encontra-se**

Os taxistas evitam pegar passageiros fora dos pontos, principalmente, quando estes se encontram em lugares de baixa luminosidade, prejudicando a visibilidade e a identificação de outros sinais.

As ruas com pouca movimentação de pessoas são frequentemente evitadas pelos taxistas por oferecer menor chance de reação e resistência diante dos possíveis ataques. *“É hora de recusar a corrida, inventar uma desculpa ou não parar. É cair fora”* (M.J., 56 anos, taxista).

### **4. Práticas espaciais e escolha racional de território de atuação**

No ponto de táxi que o taxista define como local de passageiros desconhecidos, por exemplo, do Terminal Rodoviário e nos pontos turísticos do bairro do Comércio, quando eles estão aguardando o passageiro ficam do lado de fora do carro com uma distância para facilitar observar a pessoa que aborda o táxi solicitando a corrida. Este distanciamento favorece observação e procura de sinais que possam ser considerados como de risco. Os taxistas que permanecem dentro do carro, mesmo na “boca da fila”, consideram essa postura de confiabilidade do local e potenciais passageiros.

*“Eu fico de fora do carro conversando com o colega quando estou na fila lá do Pelourinho. A gente fica ali observando o movimento. Quando chega uma pessoa para pegar o táxi a gente já estava observando antes dela chegar lá. Se a gente perceber que pode ser encrenca dá tempo despistar e recusar a corrida. Quando estiou no ponto do shopping Barra ficou tranquilo possa até ficar dentro do táxi. A clientela lá é boa. A gente às vezes se engana, mas a maioria das vezes dá certo.”* (M.J., 56 anos, taxista)

Antes de o passageiro entrar no táxi, o motorista procura saber do destino da corrida. Essa pergunta é feita após a leitura de sinais corporais e sociais como complemento do processo de triagem e tomada de decisão. Os taxistas costumam evitar corrida para bairros ou ruas consideradas de elevado risco de vitimização. Quando aceitam a corrida, condicionam o local máximo a ser percorrido naquela região, evitando adentrar em ruas estreitas e de difícil circulação ou em áreas controladas por grupos criminosos. *“Outro dia chegou uma mulher jovem, até simpática, e queria ir para o Alto de Coutos. Fiquei desconfiado e disse a ela que estava esperando um cliente”* (M.J., 56 anos, taxista).

Os taxistas constroem mapas mentais de áreas consideradas de risco a partir de informações divulgadas pela imprensa, fatos ocorridos com colegas naquelas regiões e experiências próprias.

*“Olha, pra mim é proibido levar passageiro para algumas ruas como Baixa do Reggae, em Tancredo Neves, Baixa da Égua, na Vasco da Gama. Só doido vai lá. Já fui, não vou mais”.* (M.A., 50 anos, taxista).

Evitam adentrar em ruas estreitas, com difícil possibilidade de manobra e retorno. Segundo os motoristas de táxi, esses locais limitam a auto mobilidade, dificultando a possibilidade de reações protetoras. Referem que se sentem muito vigiados pelos moradores e entendem que aumenta a exposição do risco e a gravidade dos efeitos.

*“O colega foi assassinado quando foi levar um cliente dele no bairro da Mata Escura, e lá dizem que um sujeito entrou no táxi quando o cliente saiu. Depois disso, só encontraram o colega morto”* (E.V., 44, anos, taxista auxiliar).

As corridas para áreas consideradas de risco, quando aceitas, devem ser no horário entre às 7:00 às 17:00 horas, quando o passageiro é morador daquele bairro, portanto conhecido pela vizinhança, condição que protege o taxista como uma espécie de senha para entrar e circular naquela área. Em alguns destinos, negociam levar o passageiro até a avenida principal.

Rastream as ruas com olhar minucioso dos espaços por onde percorre, observando as pessoas, o movimento, os acontecimentos, as mudanças de cenários, os detalhes de cenas, agregando informações que possam mapear a área como conhecida, trafegável, segura, confiável.

*“Peguei um passageiro em Brotas que pediu a corrida para o Nordeste de Amaralina. Não costumo rodar muito por aquela área, aí a gente vai cabreiro [com receio]. Fico conversando com o passageiro para conhecer melhor a pessoa, mas não posso perder de vista nada da área. Tem gente com arma em punho em dia tamanho [durante o dia]. Não dá pra cochilar não. (N.E., 56 anos, taxista).*

Recusam corridas para determinadas localidades em horários noturnos e madrugada. Explicam que existem lugares que modificam entre dia e noite, tornando área de risco. Como exemplo, há o bairro do Comércio, que durante o dia é bastante frequentado e movimentado, e à noite a população e os hábitos se modificam, tornando-se lugar de risco de violência. *“Durante o dia a gente roda pela cidade, mesmo nos bairros perigosos, mas à noite nem pensar”* (M.J., 56 anos, taxista).

*“Faço ponto ali na Avenida Estados Unidos [bairro do Comércio], durante o dia, mas a noite só vou lá se algum cliente me chamar ou para levar. Pegar passageiro de lá é perigoso, mas só a noite durante o dia é beleza! (J.G., 45 anos, auxiliar).*

Os taxistas adotam área circunscrita para atuação. Explicam que circular em áreas conhecidas amplia a chance de detectar situações suspeitas. Definem território de atuação a partir de potencial mercadológico e proteção. A proteção parece estar agregada ao conhecimento adquirido do lugar, possibilitando acessar rede de apoio e conquista de clientela. Eles evitam sair desse território, explicando que quanto maior é a distância da área, mais eleva a sensação de insegurança, pois adentram locais que não possuem o conhecimento necessário para identificar fatores de risco. Quando a corrida se distancia desse território, aumenta a margem de lucratividade, mas também o risco de vitimização. Após a corrida, o taxista costuma retornar para o território.

*“Um dia uma mulher no Iguatemi pegou o táxi e disse que era para Cajazeira. Aceitei. Quando chegou lá ela mudou o endereço entrou por uma rua perigosa. Comecei a ver que era arriscado, mas continuei. Ela pediu para parar perto de uma casa de esquina, desceu e disse que ia buscar um filho que era deficiente. Ela não voltou. Quem chegou foram dois homens tomaram o carro e me levaram para a BR324 e lá me deixaram. Não dá pra confiar”* (C.G., 55, anos, taxista).

No momento de saída ou circulação em área considerada hostil, é recomendado manter os vidros fechados do carro, portas travadas, andar em velocidade que não chame a atenção, evitar buzinar, parar somente quando não houver outra possibilidade,

permitir passagem a pessoas da comunidade, evitar olhar para dentro de casas, bares, não parar para fazer perguntas, ficar atento a todo o movimento no entorno, dentre outras precauções.

*“Levar uma pessoa conhecida ou até que a gente não conheça, a gente leva. Mas quando chega lá no bairro “boca quente” [perigoso] aí é sair de fininho, pra não ser visto. E pedir a Deus pra sair logo” (J.R., 27 anos, taxista).*

## **5. Clandestinidade e transferência de risco**

Motoristas de táxi passaram a transferir o risco alugando o táxi regular para um motorista auxiliar, enquanto o proprietário passa a realizar o transporte de passageiros com carro particular sem os sinais de padronização do táxi (a cor, faixas laterais, número do alvará, luminoso, placa). Dessa forma, evitam ser identificados pelos potenciais agressores. Essa decisão, ao mesmo tempo em que é considerada como defesa contra a vitimização por violência do taxista coloca-o em outra zona de conflito entre colegas de trabalho, devido a situação de clandestinidade, pois o carro particular, sem a identificação e autorização para funcionamento, passa a ser transporte clandestino. Alguns proprietários trabalham em turnos diurnos e alugam o táxi para motorista auxiliar trabalhar durante a noite e madrugada. Dessa forma, transferem para o locatário a jornada de maior risco.

*“Tem colegas que pra dar conta da clientela grande e muita ganância, compra um carro, ou até mais de um, sem placa de táxi. O táxi dele? Ele aluga para um motorista auxiliar. Então, ganha com a diária do táxi e com o transporte de passageiros com o carro particular. Eu conheço vários que fazem isso, vários! (P.I., 45 anos, auxiliar).*

## **6. Conquistar clientela**

Os motoristas de táxi referem que a conquista de clientes evita o transporte de pessoas desconhecidas. Com isso, acreditam que o risco de violência passa a ser baixo. O projeto da maioria dos motoristas de táxis proprietários, principalmente, é de conquistar uma clientela fixa que garanta o ganho necessário para a sobrevivência e para trabalhar com segurança.

*“Para conquistar o cliente às vezes a gente faz coisas até que não deve. Cobra valor abaixo da tabela, aceita pagamento posterior, dá preferência para atender o cliente. Tudo isso faz parte, mas no início perde dinheiro e tempo. Mas vale a pena, pois a gente não precisa ficar desconfiado. Fico tranquilo. Hoje só trabalho com clientes, graças a Deus” (N.G., 55 anos, taxista).*

Os motoristas afirmam que essa clientela é formada geralmente por pessoas idosas, enfermos, estudantes e trabalhadores de diversas categorias profissionais. Essa conquista se estabelece com a relação de confiança do cliente com o taxista e vice-versa. Muitas vezes, para garantir a conquista da clientela, o taxista oferece algumas vantagens, mesmo que venha reduzir a margem de lucro. A clientela conquistada é exibida pelo taxista com orgulho.

Esse jogo de interpretação de sinais não garante a proteção, pois o que acontece, muitas vezes, é que o criminoso imita um passageiro bem intencionado, confundindo o taxista. Eles referem que uma situação de risco deixa vários sinais que nem sempre são captados ou considerados como de risco, ou ainda levados a sério.

Há o fato de pessoas que pedem a corrida e ficam em lugares com pouca visibilidade (pouca luz) e pouco movimento ou isolado, sozinho ou acompanhados por outro homem.

*“Era umas dez horas da noite, no Vale do Canela [avenida], e uma mulher acionou o táxi. Ela estava aparentemente sozinha. Quando parei ela entrou e mais dois caras saíram nem de onde e entraram no carro. Não deu outra anunciaram o assalto. Levaram o dinheiro, celular.” (P.I., 45 anos, auxiliar)*

## **7. Comunicação como defesa**

Os taxistas utilizam telefone celular e radiotransmissor para emitir mensagens codificadas. Costumam portar mais de um aparelho celular. Alguns revelaram ter quatro aparelhos, tanto para atender aos clientes como por medida de proteção. Aqueles que não são associados a centrais de chamadas de táxi utilizam o telefone móvel para fins de garantir a comunicação entre colegas e tem sido recurso importante de pedido de ajuda, informam sobre situações suspeitas que envolvem colegas e para manter contato com clientela. Guardam os aparelhos em diferentes lugares para despistar o agressor e evitar que roubem todos os aparelhos.



*“Olha, eu tenho quatro celulares pra atender os clientes de diversas operadoras e para ter como pedir socorro quando acontece uma necessidade. Um acidente, carro quebra, suspeita de roubo ou assalto. A gente deixa um celular para o ladrão e tem que ficar com outro” (R.A., 42 anos, taxista auxiliar).*

## **8. Camuflado o dinheiro**

Os taxistas evitam acumular dinheiro dentro do carro com a finalidade de diminuir as perdas por roubo, assim como tornar menos atrativos os valores subtraídos nesse tipo de crime, desestimulando os criminosos. Taxistas cooperativados de algumas associações dispõem de recursos de pagamento que evitam a circulação do dinheiro, como pagamento através de cartão ou tíquete.

*“Minha gente pra ladrão não tem jeito. A gente esconde o dinheiro cada dia em lugar diferente, mas com a pressão de assalto as vezes não dá pra não entregar. Às vezes eu deposito no banco ou levo uma quantia para casa. Deixo lá guardado por que se o sujeito vem leva, mas leva menos” (N.G., 55 anos, taxista).*

### **5.1.2 Defesas Primárias Intragrupais**

Estas defesas são consideradas as ações de grupos de motoristas de táxi com propósitos de proteger a categoria de investidas criminosas. Estes profissionais têm, no cotidiano de trabalho, variados conflitos internos, principalmente motivados por elevada competitividade e controle mercadológico por subgrupos. Esse contexto econômico vem modificando os modelos de organização da categoria, fragilizando as ações políticas desde a década de 1990. Porém, como em outras categorias, quando o assunto é risco de vitimização dos trabalhadores, tornam-se solidários e agem em coletividade. Independentemente do subgrupo a que o taxista pertença, quando ocorre uma situação de vitimização por violência, há um movimento orgânico da categoria em solidariedade e práticas coletivas de proteção e assistência à vítima.

*“Quando eu estava chegando lá em casa dois marginais me abordaram, estava um deles com uma arma, me mandou sair do carro e andar sem olhar para trás. Levaram o carro o celular, o dinheiro do dia todo de trabalho. Subi pra casa e lá liguei para uns colegas que começaram a procurar o carro. Encontrei o carro dois dias depois abandonado no bairro de Itinga. Um colega localizou e me avisou. Quando cheguei lá ele já estava tinha chamado a polícia e eu nem conhecia o colega. Fico agradecido pra sempre com a solidariedade dos colegas que não me cobraram nada. E é assim, quando um colega Tb precisa de mim faço o mesmo. (H.A. 55 anos, taxista)*

## **1. Comunicação entre taxistas**

Foi elaborada uma linguagem única entre colegas de trabalho e centrais de chamadas de táxi. Utilizam-se códigos que tornam secretos os conteúdos da conversação entre taxistas e as centrais, elaborado pelos próprios taxistas, que passaram a adotar uma linguagem que utiliza palavras com significados diferenciados, emitindo informações, sendo interpretada apenas por aqueles que fazem parte do sistema. Outra modalidade de comunicação é através de sinais luminosos, usando os faróis do carro para informar situações de risco ou pedido de socorro. Aquele que recebe o sinal deve identificar o táxi e informar à central que vai verificar a situação, mantendo contato com o taxista, mobilizar grupo de taxistas que estejam nas proximidades da área para dar apoio ao colega, além de acionar os serviços necessários para o socorro.

*“Eu estava voltando do aeroporto e vi um táxi parado, achei suspeito. Fiz a volta e passei por perto para tentar dar sinal para o taxista. Anotei o alvará dele e esperei ele dar o sinal. Não deu o sinal, então acionei a central e fui embora. Depois fiquei sabendo que era assalto e que o colega ficou sem poder emitir o sinal, mas compreendi que tinha alguma coisa errada, pois se tivesse tranqüilo ele ia fazer sinal de “ok”, um código nosso. (J.R., 27 anos, taxista).*

## **2. Associações, cooperativas e centrais de chamada de táxi**

São compreendidas como defesa organizada por subgrupos de taxistas em determinados territórios ou em cooperativas. Funcionam como empresas de apoio ao trabalho dos motoristas de táxi. Existem algumas que são classificadas como cooperativas e estão divididas de acordo com o tipo de táxi. Outras são as associações que surgem em pontos fixos. Elas são criadas e mantidas por um grupo de taxistas que frequentam um determinado ponto de táxi fixo.

Funcionam como defesas para um grupo de associados, oferecendo cadastramento e seleção de passageiros através de cadastro de clientes. Registram desde a identificação pessoal, endereço e telefone do passageiro, destino solicitado, identificação do taxista que prestou o serviço. Monitoram do início ao final do serviço prestado. O cadastro permite traçar perfil do passageiro, sinalizando aqueles com comportamentos inadequados ou sonegadores de pagamento. O táxi, quando atende ao chamado, é monitorado através de radio transmissor. Assim que acaba a corrida, o taxista informa para a central, que o coloca novamente na fila de chamadas. Esse acompanhamento permite perceber se um taxista não comunicou o final da corrida, sendo que a central entra em contato com ele para obter informação sobre a localização e situação do trabalhador. Quando não consegue resposta do taxista, aciona colegas para identificar o ocorrido.

As associações de pontos fixos funcionam como defesa coletiva devido ao fato de não permitir a entrada de estranhos (taxistas não associados), assim como permite identificar com rapidez a presença de estranho, pois atendem a chamada de passageiros daquele território. Como exemplo, pode-se citar a associação de taxistas do ponto de hotéis, que prestam serviços de transporte a uma clientela hospedada em estabelecimentos da rede hoteleira. Quando percebem sinais que suspeitam do passageiro, atuam em grupo com mais de cinco táxis. São acionados tanto através de central de chamada de táxi quanto de telefone celular. Em situações suspeitas, acompanham o táxi do colega até que esteja em segurança. Evitam pegar passageiro nas ruas.

As associações funcionam como agência de controle, reprimindo comportamento de risco dos associados. Geralmente, elas oferecem como benefícios um seguro próprio contra roubo e danos do carro e rateiam as despesas dos sinistros. Quando taxistas descumprem recomendações de proteção, são advertidos e até punidos pelo comportamento que pode ter favorecido a vitimização.

Na cidade de Novo Hamburgo, no Rio Grande do Sul, grupos de pontos fixos, com o auxílio da prefeitura local, utilizam detector de metais antes do passageiro embarcar, porém somente são revistados aqueles que são desconhecidos (Folha de S. Paulo, fevereiro/2005).

### 5.1.3 Defesas primárias extragrupoais

#### 1. Ação policial

Os taxistas consideram que os bloqueios policiais para revista de motoristas de passageiro durante as “blitz” torna importante defesa que possibilita identificar tanto as intenções dos passageiros como objetos transportados.

*“Quando estava saindo de uma área barra pesada, fui obrigado a parar. Um grupo de traficantes da região tomou a frente do táxi e me obrigou a transportar um cadáver dentro do porta-malas. Quando saí dali, encontrei uma blitz. Desci do carro e praticamente tive que pedir aos policiais para revistar o meu carro. O pessoal da polícia não costuma parar táxi, mas isso é perigoso pra gente. A blitz pode evitar muita coisa ruim” (Folha de S. Paulo, 02/2004)*

Experiência no estado do Rio Grande do Sul, que adota o programa “Vigilância Solidária”, incluiu o motorista de táxi para treinamento de identificação de delitos praticados nas ruas e acionar a polícia através de conexão direta. Em troca, os taxistas passaram a ter um canal direto com a polícia. Quando a vítima é o taxista, existe código específico para acionar a polícia, utilizando um aparelho que possibilita a localização do táxi. (Folha de S. Paulo, 2004). A mesma experiência é verificada também no Rio de Janeiro, em 2008.

#### 2. Vizinhança do ponto de táxi

Quando os taxistas começam a estabelecer uma parceria de confiança com a vizinhança do ponto de táxi, isso permite que ambos prestem o serviço de proteção. O taxista passa a ser considerado como trabalhador que tem a habilidade de observar o movimento diário do espaço onde está inserido o ponto de táxi e informa para moradores e comerciantes situações consideradas suspeitas.

*“Percebi que tinham dois rapazes, “mulecotes”[garotos], rodando o mercadinho aqui do lado. Foi discretamente avisar o dono e ele chamou a viatura. Os danados sumiram quando perceberam o movimento da polícia. Desse dia em diante o dono do mercadinho sempre oferece um refrigerante e ficamos conversando. Ele me recomenda aos passageiros e eu continuo de olho na área qualquer coisa aviso para ele. (G.I., 47 anos, auxiliar).*

## 5.2.1 Defesas secundárias individuais

### 1. Desencorajamento

#### a. Fuga de taxista

Foram relatadas situações de fuga de taxista do cativo em momento de distração dos agressores ou da cena de assalto, abandonando o carro. Essas defesas são consideradas como comportamento reativo da vítima que pode ser de alto risco, podendo agravar os efeitos.

Após anunciar o assalto ou suspeitas se confirmando, existem registros de que taxistas provocaram acidente e aproveitou para fugir abandonando o carro com os agressores. Esse comportamento exige da vítima concentração e atitude rápida, saindo da cena. O motorista de táxi escolhe para essa defesa um local apropriado, com grande movimentação de pessoas e/ou presença de guardiões, principalmente da segurança pública.

*“Peguei um casal lá no Campo Grande, quando chegou no Bonocô [avenida] eles anunciaram o assalto e quando avistei uma multidão perto de um ponto de ônibus joguei o carro contra um poste e saí correndo feito louco. Não se deve fazer isso, mas tive um pressentimento de que ia acabar em coisa ruim. Deus me ajudou naquela hora.” (M.N., 52 anos, taxista)*

Há registros de situações em que o taxista, ao chegar em lugar público e com grande movimentação de pessoas e trânsito de carros intenso (Avenida Mário Leal Ferreira [Bonocô]) aproveitou o sinal de trânsito fechado e fugiu a pé, deixando os assaltantes dentro do táxi.

Durante parada em sinal de trânsito fechado na avenida ACM, o taxista, ao perceber a aproximação de homem portando arma de fogo, travou as portas do táxi e avançou o sinal vermelho, fugindo do local com velocidade acima da permitida. São atitudes que, apesar de evitar o assalto, traz risco de reação do agressor em usar arma de fogo na tentativa de impedir a fuga ou provocar acidente de trânsito.

Os taxistas relatam ter conhecimento de que devem evitar reações bruscas e audaciosas sob pena de agravar os efeitos, haja vista que as circunstâncias em que ocorreram as mortes de taxistas são atribuídas ao comportamento reativo da vítima.

## 2. Oposição

### a. Uso da força física

Em situação de vitimização de taxistas, existem frequentes registros de comportamento reativo da vítima usando a força física para coibir a ação do agressor, entrando em luta corporal. Observa-se que a posição corporal do taxista em relação ao agressor coloca o primeiro em desvantagem, considerando-se que o profissional fica sentado, conduzindo o veículo e de costas para o passageiro.

*“Um sujeito que eu peguei no Comércio [bairro] quando chegou no Bonfim e anunciou o assalto. Ele estava armado com uma faca. Fiquei com tanta raiva que caí para cima dele. Segurei na faca ele puxou e cortou minha mão. Saí do carro e não deixei ele sair sem antes dar umas porradas. Dei muito murro nele. Foi uma atitude perigosa eu podia ter morrido, mas na hora nem pensei” (G.I., 44 anos, auxiliar).*

### b. Uso de armas

Apesar de, em Salvador, os entrevistados, em sua totalidade, negarem o uso de qualquer tipo de arma, alegando que o uso pode ser mais perigoso para o motorista, entrevistas informais e artigos de jornais da década de 1980 revelam que alguns motoristas de táxi têm em seus carros arma de fogo. Durante conversa informal com motoristas de táxi nas cidades de Recife e Campinas (SP), informaram que eles não portavam qualquer tipo de arma, porém existem colegas de trabalho que as têm. Um policial e ex-taxista afirma que portar armas no carro é uma prática comum apenas para aqueles que são policiais que fazem do táxi um “*bico*”.

As empresas de táxi, associações e cooperativa afirmam que o taxista que portar arma dentro dos seus veículos durante o trabalho são punidos com suspensão ou até desligamento da associação.

Os taxistas acreditam que portar armas não significa uma defesa eficiente, pois não detêm a habilidade em manipulá-las, mas defendem o direito de porte de arma para a categoria “*Se os bandidos se armam, por que o cidadão não vai poder se armar para se defender?*” (Roque, taxista, Recife).

### 5.2.2 Defesas secundária intergrupais

As defesas classificadas como intergrupais agregam aquelas que são planejadas, executadas e gerenciadas por grupos de taxistas, ou seja, construídas e realizadas coletivamente pela categoria.

A eficácia das medidas de controle coletiva é creditada pelos taxistas como eficazes e justas diante do tipo de crime cometido pelos agressores, sendo a resposta de acordo com o tipo de crime cometido contra eles. De certa forma, no discurso dos entrevistados, é percebido como atos de violência cruéis, porém justificados pelo tipo de crime cometido que gerou tal resposta. Diante da falta de crédito nas ações da polícia da segurança pública e diante da condição econômica de não disporem de recursos para investir em segurança privada, argumentam que somente uma atitude agressiva poderia conter a violência contra a categoria. Em relação a serviços privados, colocam como muito difícil. Aqueles que pagam por esses serviços são em seus locais de moradia e advertem que seria muito dispendioso ter segurança para os taxistas. Seria necessário cobrir toda a cidade, o que torna inviável.

Taxistas agem em grupos em determinados momentos, mas é verdade que seguem solitários quando se deparam com situação criminosa contra eles. Contam com a maioria dos colegas compondo uma rede social de apoio diante de algumas experiências ou suspeita de vitimização.

A partir da reunião de pequeno grupo de trabalhadores, tomam decisões e convocam o grupo maior. Nem todos aderem à convocação. Um dos entrevistados disse que há taxistas que são da polícia e, portanto, ajudam a montar as estratégias. Em caso de desaparecimento de taxista, roubo de carro, eles desenvolvem por contra própria a busca independentemente da segurança pública. O que leva a crer que possuem conhecimentos muito sutis que possibilitem uma ação que demanda cautela, interrelação em determinados territórios, para que seja possível realizar a busca. Não parece, pelo discurso econômico dos entrevistados sobre esse tema, que eles agem de forma ingênua e amadora.

*“Quando mataram nosso colega no Cabula. Ele era uma pessoa tranquila, um pai de família, estava trabalhando e dia tamanho[durante o dia] pegaram ele na rodoviária levaram para o Cabula e mataram sem necessidade. Juntou um grupo de vinte taxistas conhecidos dele e começou a caçada. No final já tinha mais de cinquenta taxista ajudando a polícia. Localizaram o carro e encontram dois suspeitos. Fomos todos pra lá pra linchar, mas polícia já estava lá com eles e não deixou, mas vontade da gente é de acabar com ele também” (C.G., 55 anos, taxista)*

Ao mesmo tempo em que fica evidente que as práticas têm um significado para os trabalhadores de caráter “educativo” contra os perpetradores do crime, observa-se um comportamento associado à agressividade construída culturalmente, imanente ao gênero masculino, em que alguns grupos sociais exigem dos homens um comportamento audacioso, corajoso e a utilização da força como meio de garantir e impor ordem (MINAYO, 2005).

Entre as práticas identificadas de controle e proteção contra o crime dos motoristas, a vigilância passa a ganhar uma dimensão ampliada, pois a própria situação de estar nas ruas exige desenvolver mecanismos sutis de observação e percepção com a intenção de controlar e antever eventos não desejados. Esse sensor será chamado aqui de vigilantismo e entendido como ações que exigem planejamentos simples, sendo executadas por pessoas comuns, sem autorização e participação do Estado, podendo usar a força com a intenção de reduzir a sensação de insegurança e buscar proteção (CERQUEIRA e NORONHA, 2006)

O vigilantismo como estratégia de proteção e controle do risco utilizado pelos motoristas de táxi adquire um caráter que se aproxima de um código de ética da categoria. Nele, as respostas podem ser violentas contra os agressores e assumem um significado de medidas julgadas como necessárias para o controle e repressão dos crimes contra motoristas de táxi. Nesse sentido, o vigilantismo passa a ser uma das ações de gerenciamento do risco.

A construção do conhecimento e a disseminação sobre tipos de violência e formas de vitimização entre os motoristas de táxi acontecem basicamente através da transmissão oral, seja contando casos entre grupos nos pontos ou através da central de chamadas de táxi. Apesar de absorverem as informações divulgadas pela imprensa, principalmente rádio e jornais impressos, a comunicação oral e informal entre taxistas permite a construção de conhecimentos e serve para formular defesas para



enfrentamento dos problemas da categoria. Foram encontrados via *on line*, *blogs*, grupo em *Orkut*, porém tem sido baixa a adesão dos taxistas a esses novos meios.

Com se viu anteriormente, os motoristas, diante das centrais de chamada de táxi, adotam uma linguagem própria ao se comunicar através de radiotransmissor, sendo que nessa linguagem são utilizados códigos para identificação do problema e envolvidos. O nome do motorista não é citado, já que a linguagem cifrada adota informações numéricas para identificação do táxi e dos taxistas, utilizando número do alvará (número que consta na lateral do carro), incrementando a linguagem baseada em códigos entre trabalhadores e centrais de chamada de táxi.

A central dissemina a informação entre os associados e para outras centrais, assim como providencia chamada de polícia ou socorro mecânico ou de saúde. Esse processo ocorre com comunicação intensa e constante entre a central e taxistas que emitem variadas informações que vão compreendendo a situação. Com a divulgação das informações, alguns motoristas, principalmente aqueles que estão trafegando naquelas imediações, vão até o local ou passam por lá mantendo a central informada. Em muitos casos há uma aglomeração de táxis nas imediações da ocorrência suspeita até que seja identificada a real situação.

*“(...) A gente quando percebe algo estranho, passa pelo local, olha, avisa pra central, retorna ao local, quando é caso de carro quebrado de táxi que é associada [central] então ela comunica, quando não e não tem sinal do motorista pedindo ajuda, aí é considerado suspeito, até mesmo quando não tem ninguém dentro do táxi.” (A.D., 35 anos, taxista).*

Aproximam-se com cautela, param o carro com certa distância, observam o ambiente antes de sair do veículo e prestar socorro para o colega. Segundo os entrevistados, os cenários que sugerem suspeita de vitimização por violência têm sido carro parado em lugares escuros com movimento reduzido, nas margens da via principal ou em vias alternativas, fora da via principal, com faróis acesos, luz do interior do veículo apagada, mais de uma pessoa como passageiro e quando o passageiro é homem. Afirmam como comportamento suspeito quando percebe que o colega evita fazer sinal e olhar em direção ao táxi do colega. *“Pois parece que ele está sendo ameaçado, não podendo se comunicar” (M.J., 55 anos, taxista).*

### a. Do espancamento aos linchamentos por taxistas

As punições empregadas pelos taxistas podem alcançar o mais alto grau de vitimização dos agressores que agem contra a categoria. Durante as décadas de 1980, 1990 e 2000, há registro de pena envolvendo espancamento grave e morte. As ações violentas dos taxistas são consideradas por eles como medidas de intimidação dos pretensos agressores. Porém, os atos ultrapassam a compreensão como medida de segurança e ganham teor de crime. Daí os taxistas transitarem, neste contexto, entre os papéis de vítima e criminoso.

Há referências a práticas de autopolicamento – “*punir com as próprias mãos*” – em que se verifica o emprego da força e as ações violentas como forma de punição aos agressores. Uma demonstração de força e poder da categoria. Muitos dos entrevistados referem que não participam de atos violentos contra agressores, mas alegam que a falta de respostas eficientes da segurança pública na repressão ao crime favorece o desenvolvimento de ações praticadas por grupos em busca de proteção. Nenhum dos entrevistados revelou ter participado de algum ato de violência contra os criminosos, mas nenhum desaprova a atitude dos colegas que cometeram tal crime e saem em defesa dos seus pares. Argumentam que os taxistas se defendem com os recursos que têm disponíveis e atos que são justificados como medidas de controle do crime.

*“Tinha dois marginais que estava assaltando taxistas sempre do mesmo jeito pegava no Rio Vermelho corrida para aeroporto e chamava pelo rádio. Cada um dia ele falava um nome diferente e endereço diferente. Foram mais de dez assaltos em cinco meses. Começamos a perceber que era o mesmo cara. Um dia a gente pegou. Eu chamei a polícia, mas dizem que um grupo de taxista chegou antes da polícia e levou os dois para as dunas lá em Itapuã [bairro] e lá bateram e dizem que enterraram os dois vivos.” (T.E., 48, anos, taxista).*

Nos artigos do jornal A Tarde foram identificadas práticas ou tentativas de linchamento dos criminosos ou suspeitos, demonstrando a disposição do grupo em agir com severidade e força no combate ao crime contra a categoria. Os casos registrados revelam uma ação ousada e cruel, como invasão a delegacia, retirada do criminoso/suspeito e realização de linchamento em lugares públicos. Em Vitória da Conquista, em 2004, motoristas de táxi invadiram a delegacia, levaram o criminoso para uma área pública, mataram-no e depois amarraram o corpo em um dos carros, arrastando-o pelas ruas da cidade (A Tarde, “Taxistas lincham criminoso”, 03.02.2004). Cerqueira e Noronha (2006) registram a presença de taxistas e mototaxistas como

perpetradores de crime de linchamento. A exposição pública do agressor morto assume o significado de vingança pela morte do colega taxista e representa ameaça aos potenciais agressores, com a intenção de desencorajar as futuras ações criminosas contra a categoria. O grupo que organiza e executa a ação é composto, geralmente, por colegas do taxista vitimizado.

#### **b. A busca e recuperação de carro roubado**

A busca pelo carro roubado acontece através da mobilização de pequenos grupos formados por amigos da vítima e conta com a divulgação e atenção de todos os taxistas que possuem radiotransmissor. As centrais divulgam o roubo do táxi, a identificação do veículo (número do alvará) e do proprietário, o local e circunstâncias da ocorrência. E assim os taxistas ficam convocados à diligência intensa pelas ruas da cidade em busca do carro. Quando o veículo é encontrado, o taxista avisa à central, que aciona a polícia e os outros taxistas. O taxista proprietário segue junto com a polícia e com um grupo de taxistas para o resgate do bem.

### **5.2.3 Defesas secundárias extragrupoais**

#### **1. Rede de apoio**

##### **a. Segurança Pública**

A presença de policiais inseridos na profissão de motoristas de táxi tem sido muito frequente, em todos os pontos de táxi e entrevistados confirmavam a presença deles como proprietário ou locadores (empreiteiros) de táxis. A presença passa a ser marcante quando observamos que entre os dirigentes sindicais alguns são policiais aposentados ou ex-policiais, destacando, o presidente do Sindicato dos Taxistas – SINDTAXI que é um policial aposentado.

Durante as entrevistas, quando questionados sobre a parceria com a segurança pública, alguns taxistas informaram que conhecem algumas pessoas da polícia e, quando precisam, pedem ajuda, mas que na maioria das situações a polícia é necessária

para o registro burocrático do evento. No entanto, a categoria não deposita confiança nos resultados de intervenção da segurança pública.

*“A gente conta sempre com a polícia, eles até demonstram boa vontade em ajudar, mas são limitados também. Dificilmente a gente encontra coisas que foram roubadas. E quando maltratam ou matam um colega, aí o grupo se agita e, se puder, não espera pela polícia não”. (M.J., 56 anos, taxista).*

Os motoristas de táxi referem, com economia de detalhes, sobre uma relação informal com pessoas vinculadas à segurança pública. Eles informam preferir recorrer a pessoas (policiais) conhecidas através de telefonemas criando outro fluxo de acesso aos serviços burlando os trâmites burocráticos de registro de ocorrência nas delegacias. Pois, eles acreditam que dessa forma a eficácia no atendimento tem sido diferenciada. Portanto, possuir amigos ou conhecidos vinculados ao serviço de segurança pública passa a fazer parte do capital social entre estes trabalhadores. Pondera-se ainda, que foram identificados policiais e ex-policiais que exercem em turnos integrais ou parciais função de motorista de táxi ou que são locadores de táxi.

Importante retomar que entre as atividades da rotina de trabalho dos taxistas, alguns deles realizam a função de informantes da polícia. Fornecem informações sobre ocorrências nas vias públicas, assim como situações consideradas suspeitas. Não ficou explícito, mas, possivelmente, alguns taxistas prestam informações sobre pessoas e determinados locais focos de investigação policial. Essa atividade parece possibilitar uma relação de troca em que a informação prestada pelo taxista proporciona melhor capilaridade aos serviços de segurança pública por meios informais.

## **b. Sindicato da Categoria**

Os entrevistados queixaram-se da falta de ações eficazes que protejam a categoria. Referiram que o Sindicato age timidamente, a associação cuida apenas das questões de seguridade, e as ações do Estado, apesar de reconhecerem a importância, são julgadas como insuficientes e *“com pouco resultado”*.

## **c. Associação de Metropolitana de Taxis**

O presidente da Cooperativa de Serviços e Motoristas Autônomos (Cooptaxi), José Garibaldi França, ressalta que ações simples poderiam fazer diminuir o número de casos. *“Já pedimos para a polícia intensificar a revista nos táxis, para pegar*

*possíveis assaltantes, principalmente no Terminal Rodoviário, onde muitos falsos passageiros estão pegando corridas.”* (Jornal A Tarde, 27.10.2005).

#### **d. A GETAX**

A GETAX age registrando e resolvendo conflitos entre taxista motivados, em sua maioria, por controle de territórios – pontos de táxi. Registram os roubos de táxi e mortes violentas de taxistas e tem como finalidade adotar medidas que proporcionem melhor qualidade de vida no trabalho dos taxistas.

Acionam a comissão paritária que envolve o Sindicato, a Associação Metropolitana de Táxis, com a finalidade de discutir problemas da categoria, porém os taxistas têm uma imagem da Gerência como órgão burocrático, com funções estritamente fiscalizadoras e normatizadoras, não depositando confiança nas ações no combate à vitimização de taxistas por violência relacionada ao trabalho.

De forma geral, foi observado que os motoristas de táxis não consideram com seguras às ações dos órgãos estatais, as leis e programas de segurança pública, assim como as medidas adotadas pela Associação dos Motoristas de Táxis e do Sindicato da categoria. Diante, da desconfiança das medidas de proteção tornam as iniciativas própria como possíveis e acreditam que recursos próprios para ampliar as defesas pessoais e coletivas têm melhor resultados em relação à proteção contra investidas violentas. A ausência do estado e descredito nas entidades de classe oportunizam aos taxistas adotarem comportamento cada vez mais “policialesco” aplicando punições contra agressores que podem alimentar um ciclo de violência entre vítimas e agressores.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conceituar a violência pode ser uma tentativa de abordar a complexidade e a magnitude que esse fenômeno social vem adquirindo. É certo afirmar, porém, que as diferentes formas e os tipos de atos de violência contra as pessoas e grupos tornam-se essenciais à discussão que privilegie contexto histórico, cultural, territorial e mudanças que rompem e reproduzem ações de determinados grupos. Assim como em outros contextos, tornam-se essenciais estudos voltados a descrever as particularidades de crimes que vitimizam trabalhadores com objetivos, dentre outros, de fornecer informações necessárias para orientar e instrumentalizar políticas e programas de intervenção em saúde, educação e segurança pública.

As pesquisas criminais e de vitimização revelam que a sociedade não tem sido atingida de forma igual, reproduzindo os danos com maior gravidade para a população em situação de desvantagem financeira, étnica, de gênero, faixa etária e territorialidade. A mortalidade por violência atinge em sua maioria homens, jovens, negros e pobres envolvidos com ocupações ilícitas. Esta realidade compõe a maioria das mortes violentas que colocam o Brasil no *ranking* de homicídios de homens, pobres, negros, com idade entre 15 a 35 anos (SOUZA, 2006).

Entre as vítimas estão os trabalhadores que, por características estruturais e culturais da ocupação, estão expostos a fatores de risco de violência. Incluem-se aí os trabalhos solitários, em turnos noturnos, com longas jornadas de trabalho, em espaços públicos, interagindo com pessoas desconhecidas e que na rotina diária de trabalho manipule e guarde dinheiro, objetos, bens e serviços objetos de desejo de ações criminosas. Há ainda os conflitos e as agressões advindos do ambiente de trabalho praticados por pares.

Entre diversas categorias profissionais expostas ao risco de violência, os motoristas reúnem condições que favorecem as frequentes e diversas formas de vitimização com gravidade que alcançam a mortalidade por violência relacionada ao exercício laboral, reproduzido internamente, na categoria, de forma desigual.

Os artigos do jornal A Tarde no período entre 1970 a 2009 revelam importantes mudanças que ocorreram na cultura e na estrutura ocupacional dos motoristas de táxi na Bahia. Na década de 1970 e 1980 existia uma grande demanda por serviços de transporte individuais, já que o número era insuficiente para atender à população. Naquela época, apesar de ser uma categoria reconhecida legalmente, eram descritos como “arredios” e que seguiam leis próprias. O final da década de 1980 e a década seguinte foram marcados pelos movimentos coletivos da categoria, a maioria contra regras e controle de tarifas impostos pelos órgãos públicos. As duas décadas são marcadas pelo incremento burocrático da profissão. O Estado intervém em busca de controle de uma categoria que teimava em não cumprir as ordens que não estivessem de acordo com aquelas construídas e adotadas internamente pela categoria. Os táxis foram classificados em especiais e comuns, dando lugar, mais tarde, à estratificação da categoria. As cidades cresceram e a população demandou investimento em transporte de massa (metrô e ônibus). Entre a década de 1990 e 2000, a população de classe média e baixa passa a ter acesso à compra de automóveis. Essa realidade desestabilizou a demanda pelo serviço de transporte individual, deflagrando uma crise de mercado para os motoristas de táxi.

A cultura ocupacional entendida como um conjunto de valores, normas, perspectivas e atitudes pode informar as condutas coerentes com a ocupação em particular em que estão inseridos os grupos sociais. Observa-se que esta cultura é construída historicamente, reproduzida em determinados espaços e tempo social, estando em constantes mudanças como respostas adaptativas às adversidades do cotidiano no trabalho. As condições de trabalho e cultura ocupacional dos motoristas de táxi favorecem a exposição a fatores de risco de violência nos espaços públicos, ao mesmo tempo em que modulam as respostas de controle da criminalidade a partir do significado pessoal e coletivo do risco e da gravidade dos efeitos da vitimização.

A condição de patrão do seu próprio negócio confere ao motorista de táxi certa autonomia, mas alguns aspectos da profissão limitam a liberdade, como os humores do mercado de trabalho e o subgrupo a que se está inserido. Ser autônomo deixa o trabalhador em situação de vulnerabilidade social, principalmente quando necessita de rede de assistência, com destaque para a previdenciária. Ao mesmo tempo em que essa condição de autônomo pode influenciar no comportamento e identidade de vítima, pois

não contam com aparatos e assistência oferecidos aos trabalhadores do mercado formal. Assim como as políticas de saúde e segurança no trabalho estão direcionadas para o segmento formal, não existindo ações voltadas para a proteção dessa categoria. Neste caso, quando o problema é violência, a escassez de recursos assistenciais se amplifica.

Em Salvador são 6.992 táxis, correspondendo a aproximadamente 14 mil motoristas licenciados. O número torna-se impreciso quando consideramos que os táxis clandestinos e irregulares são reais. O que nos leva a crer que trabalhamos com números subestimados de trabalhadores, ao mesmo tempo em que pode prejudicar a identificação mais precisa das condições de trabalho e a vulnerabilidade a situações de violência diante da heterogeneidade da categoria.

A categoria profissional é subdividida em subgrupos, de acordo com as condições de trabalho e status financeiro agregado. A divisão demarca as relações de poder, as condições materiais de trabalho e fatores de risco de vitimização, grau de exposição ao risco e recursos de enfrentamento. Os conflitos intragrupais estão marcados pela alta competitividade, domínio de território e mercado, assim como a submissão às adversidades das pressões econômicas.

Os subgrupos são compostos por motoristas de táxi proprietários de táxi especial (cooperativado) e comuns; motoristas de táxi proprietários associados a centrais de chamada de táxi, os proprietários não associados. Há também o subgrupo dos motoristas auxiliares que trabalham como locatários de táxi de empresa ou de autônomos (proprietários). Cite-se ainda o subgrupo dos taxistas irregulares que trabalham com táxis padronizados, mas em situação irregular perante aos órgãos públicos. E o último deles composto por motoristas de táxis clandestinos que se dividem em “particular”, como aqueles que utilizam carros novos para o transporte de clientela fixa, e os “biscateiros”, como os taxistas que ficam em pontos fixos oferecendo o carro para transporte de pessoas e objetos.

Apesar de considerar que todos os segmentos da categoria estão expostos em algum grau de risco de vitimização por violência, fica evidente que, dentre as subcategorias, a dos locatários que não pertencem a associações ou cooperativas é a que mais se expõe ao risco e refere maior número de vitimização em menor espaço de tempo. As condições financeiras dos locatários, a alta competitividade, as pressões no



mercado de trabalho, os elevados valores das diárias, o trabalho em horários noturnos, as longas jornadas de trabalho e a baixa capacidade de inserção em grupos protegidos dificultam a sobrevivência nesse mercado de trabalho. Essa condição torna esse segmento da categoria mais vulnerável, tanto em relação à probabilidade de vitimização por violência relacionada ao trabalho, acidentes de trânsito, adoecimentos, quanto às oportunidades no envolvimento em atividades ilícitas.

Em outra extremidade de posição social está o subgrupo de motoristas de táxi vinculados a cooperativas de táxi especial. São considerados entre colegas “elite” e que dominam mercado de lucratividade – “o filé”, na jargão dos motoristas. Esses taxistas trabalham realizando corridas controladas pela cooperativa, com corridas pagas através de cartão de crédito ou tíquetes, o que diminui a circulação de dinheiro. Tal condição, além de agregar status econômico, também funciona como importante aparato de segurança contra a criminalidade.

Apesar da hostilidade dos taxistas regulares, o motorista de táxi clandestino “particular” forma um grupo com proteção e status econômico vantajoso em relação aos taxistas proprietários regulares. Este, além de não ter despesas para manter a licença regular, trabalha com clientela fixa referenciada e transporta pessoas em carros sem a padronização de táxi, o que evita tornar-se alvo de investidas criminosas contra taxistas.

Por outro lado, os motoristas de táxi proprietários e locadores aparecem com baixa possibilidade de vitimização direta, já que utilizam a estratégia de transferência do risco para os motoristas auxiliares e locatários do táxi. Os taxistas têm as ruas da cidade como ambiente de trabalho, o que os diferencia de outras categorias profissionais que contam com aparatos e estrutura física que funcionam como recursos protetores contra ações de sujeitos externos ao ambiente de trabalho. Os taxistas permanecem solitários durante os deslocamentos, com proximidade entre passageiro e taxistas, o que coloca o trabalhador em posição vulnerabilidade aos ataques. O taxista, além de conduzir o veículo estando com variadas funções corporais dedicadas exclusivamente à condução, precisa vigiar o comportamento do passageiro em busca de sinais de confiabilidade ou risco de vitimização.

O ambiente de trabalho dos motoristas de táxi ganha uma complexidade diferenciada quando comparado aos lugares comumente estruturados, onde o processo

de trabalho acontece em espaços e limites definidos, fluxos organizados, protegidos de ações externas. As ruas da cidade extrapolam essa complexidade pela dinâmica, fluidez, agilidade, movimento e mudanças compulsórias que demandam, no cotidiano dos trabalhadores de rua, o desenvolvimento de uma capacidade criativa e adaptativa constante.

Nas ruas, a vida acontece com intensidade, as situações de tensão e conflitos ganham dimensões ampliadas. As vias públicas são consideradas por Freitag (2002) como o centro nervoso das sociedades modernas. Esse ambiente solicita do motorista de táxi mais do que habilidade de conduzir um carro, transportar pessoas, localizar-se geograficamente. Na sua mais alta exigência para viver na rua, é preciso desenvolver uma sabedoria de como lidar com os encontros com o desconhecido, com o inusitado, com o perigo, com as surpresas, emergências, conflitos e aprender a andar pela cidade não somente como condutor do carro, mas com olhar vigilante dos sinais que o ambiente emite, como um “radar” pronto para captar sinais que possam ser interpretados como de alerta ou de confiabilidade.

Os taxistas afirmam o que vem sendo registrado pela imprensa sobre o envolvimento em atividades ilícitas. O táxi oferece condições que facilitam e oportunizam ações ilícitas. Como transporte individual, o veículo de trabalho assume a noção de privacidade do passageiro, o que reduz as revistas policiais e permite que tanto passageiro quanto motorista transitem pela cidade com tranquilidade. Essa condição nos possibilita agregar ao o que Misse (2002) chama de “bazar” da atividade profissional. Os taxistas atuam incrementando o “mercado de prazeres e vícios” envolvendo mulheres, drogas, receptação e comercialização de objetos resultado de roubos e furtos (MISSE, 2002).

Os crimes praticados contra os taxistas são tipificados como sonegação de pagamento pelo passageiro, os “calotes”, que ocorrem com maior frequência. Em seguida são as agressões verbais, gestuais, que consideram como “brigas” e que ocorrem com maior frequência entre taxistas – tais conflitos são motivados por disputa de mercado em pontos de táxi controlados por grupos. Os roubos a mão armada, definidos pelos trabalhadores como assaltos e assaltos com sequestro, são os mais temidos e dos quais os efeitos da vitimização alcançam maior gravidade, podendo resultar em prejuízos financeiros e patrimoniais, e em agressão física. Atribuídos como

desfechos de assaltos e sequestro, é o latrocínio a expressão máxima de vitimização, capaz de mobilizar a categoria a respostas igualmente violentas. Há ainda aqueles que têm impacto moral, social em situações de assaltos com sequestro e que são coagidos a participar de atividades ilícitas e criminosas, como dar fuga para marginais e transportar mercadorias ilícitas.

As formas de vitimização em Salvador adotam um padrão de pessoas que entram no táxi fingindo intenções de transporte e, durante o deslocamento ou no final do percurso, anunciam o assalto. Algumas ações incluem a figura feminina para atrair o taxista. A mulher é utilizada como isca para uma emboscada. Quando ele estaciona para atendê-la, rapidamente aparecem homens que ficaram escondidos ou disfarçados. Outra situação é quando a mulher pega o táxi e, no destino solicitado, existem assaltantes à espera. Em artigos de jornal de outros estados existem registros de assaltos nos quais o agressor não entra no táxi, anuncia o assalto e rouba o carro levando ou não o taxista como refém. Os sequestros são motivados, principalmente, pela intenção dos agressores utilizarem o táxi para realizar ações criminosas, enquanto o taxista fica em cativo ou no porta-malas do táxi.

Os efeitos da vitimização distribuem-se entre perdas e danos patrimoniais, sendo o roubo do carro temido principalmente para os taxistas que não são associados e não possuem seguro contra roubo de carro. Esse efeito representa, além de grande perda patrimonial, incapacidade imediata de retorno ao trabalho. O roubo de aparelhos celulares e dinheiro em caixa são as perdas mais citadas. As perdas profissionais também podem ser significativas, pois existem relatos de desistência da ocupação, motivada por experiência de vitimização. Os danos contra a integridade física e psicológica, a depender da gravidade atribuída pelos taxistas, são geralmente banalizados. Eles não costumam buscar serviços de assistência psicológica ou especializada em saúde. *“Tem que ter o couro duro para aguentar, não adianta ficar no sofrimento porque o pão de cada dia não vai cair do céu”* (B.E., 55 anos, taxista).

A morte de taxista que acontece durante o exercício do trabalho tem o poder de agregar os subgrupos em um movimento solidário e ao mesmo tempo de representação de força e poder da categoria. *“Nessa hora todos os taxistas se unem. Não tem paraguai, nem elite. Todos ajudam na busca e auxiliam no trabalho da polícia na busca do assassino”* (C.G., 55 anos, taxista). A comoção coletiva possibilita

mobilização de grupos capazes de realizar atos de punição severa contra o agressor. *“Um taxista muito querido de todos aqui foi espancado durante um assalto. Depois de muito tempo, um grupo de taxistas encontrou os marginais. Dizem que eles enterraram os dois vivos lá nas dunas de Itapuã” (T.E., 48 anos, taxista).*

A construção do conhecimento e a disseminação sobre tipos de violência e efeitos da vitimização entre os motoristas de táxi se dão basicamente através da comunicação oral, seja contando casos em pontos ou através da central de chamadas. Os casos transmitidos oralmente são geralmente incrementados com informações divulgadas em jornais e boletins. A transmissão oral garante construção e reprodução de conhecimentos a partir das experiências cotidianas observadas nas narrativas dos trabalhadores que vão repassando as mensagens de forma que possibilite a re-significação dos conteúdos, ora enfatizando os efeitos da vitimização, ora valorizando a coragem da categoria no enfrentamento do crime através das diversas formas de defesa.

Conforme Becker (1977), a sociedade é composta de grupos diversos que possuem um conjunto de regras próprias, não sendo idênticas para todos os grupos em que uma só pessoa participe. Diante da noção de cultura ocupacional, os motoristas de táxi possuem regras que são legitimadas e seguidas pelo grupo profissional, mesmo que essas venham a transgredir severamente as regras sociais gerais.

O risco de vitimização por violência causa uma tensão que favorece a tomada de decisão para enfrentamento do problema. A compreensão de grau de risco atribuída pelos trabalhadores possibilita graduar os níveis de intervenção. Diante do significado do risco e da gravidade da vitimização, as respostas dos motoristas de táxi podem ser de banalizar a agressão, como no caso dos calotes que são considerados como atos de malandragem, e preferem não registrar queixa e *“deixam pra lá”*, mas também respondem com atos cruéis como medida de controlar a violência e tensão coletiva acumulada, resultando em respostas violentas.

As defesas que os taxistas constroem para enfrentamento do risco de vitimização por violência foram classificadas como primárias com o objetivo de impedir que o crime se concretize, e as secundárias são defesas utilizadas para o gerenciamento dos efeitos dos riscos, quando o risco torna-se concreto (FELSON, 2006).

Os taxistas em Salvador utilizam complexas formas de defesa distribuídas entre atitudes e comportamentos individuais, estes legitimados socialmente pela categoria. Eles costumam utilizar intensamente recursos físicos e mentais na captação de sinais de propriedades pessoais e sociais do passageiro antes de aceitar a corrida. “Baixam a guarda” quando percebem sinais de confiabilidade e “levantam a guarda” quando esses não são confirmados ou identificados.

Os maiores investimentos da categoria são para as ações intragrupoais, criadas pelos próprios taxistas, porém nem todos os subgrupos têm acesso aos equipamentos de proteção criados. Agem de forma organizada em grupos pequenos, adotam controle de territorialidade como a mais importante defesa intragrupoal, através das associações e cooperativas com serviços das centrais de chamadas de táxi. Estas tornaram-se importante equipamento de vigilância e de auxílio em situações de risco de vitimização ou no socorro das vítimas. Além de funcionarem como selecionador de passageiros, reduzindo a exposição ao risco, atuam divulgando situações suspeitas, crimes contra os taxistas, acionam os serviços necessários (polícia, saúde, socorro mecânico), monitoram cada corrida do taxista do início ao fim e são equipamento essencial de comunicação e mobilização intragrupoal. São os primeiros a acionar os taxistas e a polícia quando observam sinais de risco de vitimização, pois o intenso controle das corridas e a comunicação imediata com associados permitem identificar sinais de risco.

Na diversidade das defesas desenvolvidas pelos taxistas, compreende-se que obedece a uma gradação de agressividade e recursos tecnológicos de acordo com a capacidade individual e articulação grupal da vítima diante do risco de violência. Os recursos acionados individual e coletivamente são diferenciados a partir da inserção e a que subgrupo da categoria o taxista pertence. Portanto, os taxistas proprietários e cooperativados possuem recursos tecnológicos e organizacionais que garantem melhores equipamentos de proteção e segurança do que os taxistas locatários e não associados. Enquanto que os taxistas clandestinos, de baixo status financeiro, ficam em posição de desvantagem diante daqueles que utilizam a clandestinidade como medida de segurança, camuflando a sua ocupação

Entre as práticas identificadas de controle e proteção contra o crime dos motoristas, a vigilância passa a ganhar uma dimensão ampliada, pois a própria situação de estar nas ruas exige desenvolver mecanismos sutis de observação, percepção com a

intenção de controlar e antever eventos não desejados. Esse sensor, definido como vigilantismo por pesquisadores como Cerqueira e Noronha (2006), é entendido como ações que exigem planejamentos simples, sendo executadas por pessoas comuns, sem autorização e participação do Estado, podendo usar a força com a intenção de reduzir a sensação de insegurança e buscar proteção.

As respostas reativas contra o crime que vitimiza taxistas, compreendidas como defesas da categoria diante do risco, podem alcançar gradações diferentes, de acordo com o significado atribuído ao risco e gravidade dos efeitos da violência contra a categoria. Desta forma, as defesas podem ser desde o ato de evitar a corrida até a aplicação de punições severas contra o agressor, como o linchamento. Estes aparecem como medida de autopolicimento na tentativa de combater e intimidar a ação criminosa contra a categoria. Porém observou-se que as ações violentas podem intimidar o agressor, mas não demonstram eficácia no combate à violência contra a categoria, podendo reverter-se em ações mais agressivas dos criminosos contra os taxistas.

A falta de informações estatísticas do setor de saúde, segurança, previdência e órgãos locais que regulamentam a categoria dificultam a construção de um panorama sobre a realidade de vitimização por violência dos motoristas de táxi em Salvador. Esse contexto contribui para manter a invisibilidade do problema, dificultando conhecer a magnitude e extensão que o fenômeno alcança.

As políticas de saúde e segurança no trabalho não agregam ações que venham a atingir esse segmento profissional. Os programas e ações estão voltados ao mercado formal de trabalho. E, considerando como problema a vitimização de trabalhadores autônomos por violência, tornam-se mais escassas as possibilidades de assistência pelo setor saúde, previdência e segurança, não sendo identificadas propostas de atenção que incluam esse segmento.

A pesquisa certamente não teve o objetivo de esgotar o assunto sobre vitimização por violência da categoria de taxistas; ao contrário, importa-se em registrar informações que venham, mais do que defender hipóteses, a favorecer e levantar dúvidas, questionamentos que deverão ser objeto de programas de pesquisa que a temática exige.

## BIBLIOGRAFIA

ABREU, V.C. Panorama do sistema de transporte por táxi: estudo de caso na cidade de Porto Alegre. **Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC. Notícia**. Porto Alegre Disponível em: [www.epct.com.br](http://www.epct.com.br), acesso em 03.09.2007.

ADAM, J.M. REVAZ, F. **A Análise da Narrativa**. Lisboa: Gradiva, 1997.

ADORNO, S. e CARDIA, N. Dilemas do controle democrático da violência: execuções sumárias e grupos de extermínio. In: Tavares dos Santos, J.V.(Org.). **Violência em tempo de globalização**. São Paulo: Hucitec, 1999. p.66-90.

ADORNO, S.; LAMIM, C. Medo, violência e insegurança. In:LIMA. S. R.; PAULA, L. **Segurança Pública e Violência**. São Paulo: Contexto, 2006. p.151-171.

ALVES, A.S. **As repercussões do trabalho sobre a saúde dos motoristas de ônibus**. Monografia (Graduação em Terapia Ocupacional). Escola Bahiana de Medicina e Saúde Pública. Salvador: EBMSP, 2005.

ARAÚJO, C. B. et. al. Evolução da mortalidade por causas externas em crianças e adolescentes da cidade do Salvador: 1977-1991. In: PAIM, J. S. et. al. **Análise da situação de saúde do município de Salvador, segundo condições de vida: relatório final**. Salvador: UFBA/ISC/SMS, 1995.

AYRES, J.R. C.et al. Risco, Vulnerabilidade e Práticas de Prevenção e Promoção da Saúde. In: AKERMAN, M. et al (Org.) **Tratado de Saúde Coletiva**. 2ª Edição. São Paulo/Rio de Janeiro: Hucitec/Fiocruz, 2006.

AYRES, J. R. C et al. Vulnerabilidade e Prevenção em Tempos de Aids. In: BARBOSA, R. M.; PARKER, R. (Org.) **Sexualidades pelo Avesso – direitos, identidades e poder**. Rio de Janeiro: IMS/UERJ, 1999.

AZEVEDO, T.P.de. Vitimologia: uma questão feminina? **Ciclo de Debates: “Interfaces da saúde da mulher: aspectos jurídicos e psicológicos”**. Porto Alegre: Instituto Goethe, 1998.

BAHIA. Prefeitura Municipal de Salvador/Secretaria de Transporte Urbano. **Normas e Regulamentos do Transporte Alternativo Individual**. Salvador: PMS, 2007.

BALLONI, G. J. Ações violentas sobre o psiquismo humano; terrorismo, guerra, violência pessoal, seqüestro e outras agressões. **Psiquweb**. São Paulo, 2001. Disponível em: < <http://www.psiqweb.med.br/>>. Acesso em: 8.01. 2007.

BARHAM, P. Report on assaults on taxi and minicab drivers in London. **Centre for Transport Studies/Cranfield Institute of Technology**. Cranfield, June, 1991.

BARTHES,Roland. **A Câmara Clara**. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

- BARTHES, Roland. **Análise Estrutural da Narrativa: Pesquisas Semiológicas**. Petrópolis: Vozes, 1972.
- BEATO FILHO, C. Peixoto, B. T. ANDRADE, M. V. Crime, Oportunidade e Vitimização. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v.19, n. 55, 2004.
- BECKER, Howards S. **Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais**. 4ª Edição. São Paulo: Hucitec, 1999.
- BECKER, Howards S. Marginais e Desviantes. In: BECKER, H.S. (Org.) **Uma Teoria da Ação Coletiva**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.
- BELKIE, K. SCHNALL, P. On a San Francisco public transportation line: burden and consequences upon the human operator. In: San Francisco bus drivers study. **San Francisco: San Francisco Municipal Railway, the Transport Workers Union and the City of San Francisco**. San Francisco, 1998.
- BERRY, K. **She's no Lady: the experience and expression of gender among women taxi drivers**. 1997. Thesis (Thesis of Master of Arts), Saint Mary's University, Halifax, 1997.
- BEYNON, H. **Trabalhando para Ford: trabalhadores e sindicalistas na indústria automobilística**. São Paulo: Paz e Terra, 1986.
- BIRENBAUM, A.C. La Violência em el Trabajo. **Revista de Ciências Sociales**. Buenos Aires, n. 1, 2005. Equipo Federal del Trabajo. Facultad de Ciencias Sociales/UNLZ. ISSN 1669-4031. Disponível em: <<http://www.eft.org.ar>>. Acesso em: 03.09.2007.
- BLS. Bureau of Labor Statistics. U.S. Department of Labor. Occupational Outlook Handbook. **Taxi Drivers and Chauffeurs**. Disponível em: <http://www.bls.gov/ooht/transportation-and-material-moving/taxi-drivers-and-chauffeurs.htm>. Acesso em 15 de maio de 2011.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução de Número 196 de 10 de outubro de 1996**. Brasília, 1996. Disponível em <<http://www.conselho.saude.gov.br/resolucoes/1996/reso196.doc>>. Acesso em: 07.02.2011.
- BRASIL. Ministério da Saúde do Brasil. Representação no Brasil da OPAS/OMS. Bases técnicas para o controle dos fatores de risco e para melhoria dos ambientes e das condições de trabalho. In: BRASIL.MS.**Doenças Relacionadas ao Trabalho: Manual de Procedimentos para os Serviços de Saúde**. Brasília: MS/OPAS/OMS, 2001.
- BRASIL. Ministério da Previdência e Ação Social. Instituto Nacional de Seguridade Social. **Anuário Estatístico de Acidentes de Trabalho**. Brasília, 2008. Disponível em: <[www.mpas.gov.br](http://www.mpas.gov.br)>. Acesso em 06.03.2010.
- BOBBIO, N. Violência. In: BOBBIO, N. **Dicionário de Política**. Brasília: Editora Unb, 2000.



BOOTH, W.C.; COLOMB, G.G.; WILLIAMS, J.M. **A Arte da pesquisa**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

BUDD, T. **Violence at work: findings from the British Crime Survey**. Home Office Occasional Paper. London: Home Office, 2001.

CAMPOS, A. Violência e Trabalho. In: MENDES, René (Org). **Patologia do Trabalho**. Rio de Janeiro: Atheneu, 2003.

CANEVACCI, M. **A cidade polifônica. Ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

CASTEL, R. Indigna condição de assalariado. In: CASTEL, R. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 1998, p. 145 a 264.

CERQUEIRA, R. T.; NORONHA, C.V. Escrito Vermelho: a construção do discurso sobre criminalidade e linchamento no jornal. In: PAES-MACHADO, E. (Org.). Dossiê: Violência, Criminalidade e Justiça. **Cadernos do CRH**. Salvador, v.19, n° 47, maio/ago., 2006.

CGSST. Chaire en Gestion de La Santé et de La Sécurité du Travail. **Violence au travail**. 2001. Disponível em: <<http://cgsst.fsa.ulaval.ca/violence/p5.htm>>. Acesso em: 05.11.2007.

CHAPELL, Duncan. *Violence in the Transport Workplace. International Transport Workers Federation. Federal Administrative Appeals Tribunal. Sidney/Austrália*. In: ANDERSON, H.D.; GREEN, S.F. (Org.). **To Rejoice As Women: Talks from the 1994 Women's Conference**. New Delhi: Deseret Book Co, 1994.

CLIFFORD, J. A. Experiência Etnográfica: antropologia e literatura no século XX. In: GONÇALVES, J.R. **Experiência Etnográfica: antropologia e literatura no século XX**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1998.

CORIAT, B. **Pensar pelo Averso: o modelo japonês de trabalho e organização**. Rio de Janeiro: Revan/UFRJ, 1994.

DAVIS, M. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2006.

CRESPI, FRANCO. **Manual de Sociologia da Cultura**. Lisboa: Editora Estampa, 1997.

DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E.; JAYET, C. **Psicodinâmica do Trabalho: Contribuições da Escola Dejouriana à Análise da Relação Prazer, Sofrimento e Trabalho**. São Paulo: Atlas, 1994.

DEJOURS, C. **A Loucura do Trabalho**. São Paulo: Editora Cortez, 1992.

DI MARTINO, V.; CHAPELL, D. **Violence at work\_ International Labour Office - ILO**, Geneva, 1998.

DRUCK, M.da G. Terceirização: uma prática japonesa com certeza. A Terceirização no Brasil. In: DRUCK, M.da G (Org.). **Terceirização: (des) fordizando a fábrica. Um estudo do complexo Petroquímico**. Salvador: EdUFBA, 1999.

DURÃES, B.J. R. **Trabalhadores de Rua de Salvador: Precários nos cantos do século XIX para os encantos e desencantos do século XXI**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais), Universidade Estadual de Campinas/Instituto de Filosofia e Ciências, Campinas, 2006.

ESCOREL, S.. Vivendo de temosos: moradores de rua da cidade do Rio de Janeiro. In: BURSZTYN, M. (org.). **No meio da rua. Nômades, Excluídos e Viradores**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000, p. 139 a170.

FERREIRA JUNIOR, M. **Saúde no Trabalho: Temas básicos para profissional que cuida da saúde dos trabalhadores**. São Paulo: Roca, 2000.

FIALHO, F. M. Uma crítica ao conceito de masculinidade hegemônica. In: Seminário Internacional Fazendo Gênero. 2006, Santa Catarina. **Anais**. Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Disponível em: <[http:// www.ics.ul.pt](http://www.ics.ul.pt) >. Acesso em: 17.06.2008.

FREITAG, B. Cidade e Violência. In: FREITAG, B. **Cidade dos Homens**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2002, p. 193-206.

FREITAS, E. D. et. al. Evolução e distribuição espacial da mortalidade por causas externas em Salvador, Bahia, Brasil. **Cad. Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v. 16, n. 4, 2000.

GAMBETTA, D. HAMILL, H. Streetwise: How Taxi Drivers Establish their Customers` Trustworthiness. 1952. **The Russell Sage Foundation Séries on Trust**. New York, v. 10, 2005.

GARRIDO, V.; STANGELAND, P.; REDONDO, S. La victimología y la atención a las víctimas. In: GARRIDO, Vicenti (Org.). **Per Stangeland, Santiago Redondo. Princípios de Criminología**. Valencia: Tirant lo Blanch, 2006, p.815-837.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e em grupo . In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som** 2ª Edição. Petrópolis: Vozes, 2003.

GENETTE, G. Literatura e Semiologia. Pesquisas Semiológicas. Petrópolis: Vozes, 1972.

GIDDENS, A. **A constituição da Sociedade: esboço da teoria de estruturação**. Cambridge: Polity, 1984.

GOFFMAN, E. **A Representação do Eu na Vida Cotidiana**. 13ª Edição. Petrópolis: Vozes, 2005.

GOMES, R. Masculinidades. **Ciência e Saúde Coletiva**. ABRASCO. Rio de Janeiro, v. 10, n.1. Disponível em: <[http:// www.scielo.br](http://www.scielo.br)>. Acesso em: 28.02.2007.

GUIMARÃES, A. C. **Violência interpessoal adolescência: Um estudo nas escolas de Camaçari – Bahia**. 1998. Dissertação (Mestrado em Saúde Comunitária), Instituto de Saúde Coletiva. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1998.

HAINES, F.; CAHILLI, C. Survey of Victorian taxi drivers: towards a safer work environmental for Victorian taxi drivers report for the Victorian Taxi Driver . In: Safety Committee. **Taxi Safety Initiatives Study**. University South of Australia. 1996. Disponível em: < <http://www.taxi-l.org/ian01.htm>>. Acesso em: 04.04.2011.

HENRY, S.; EINSTADTER, W. **The criminology theory reader**. New York/London. New York: University Press, 1998.

HILL, T. **Homem, Cultura e Sociedade**. Rio de Janeiro: Editora Lucerna, 2006.

ILO. International Labour Organization. **Violence at Work**. New York, 1999. Disponível em: <<http://www.ilo.org>>. Acesso em: 13.11.2007.

KAPLAN, I. H.; SADOCK, J.B. Transtorno de estresse Pós-Traumático. In: KAPLAN, I. H.; SADOCK, J.B (Orgs.). **Tratado de Psiquiatria**. 6ª edição. Porto Alegre: Editora Artemed, v.2, 1999.

LANCMAN, S.; SZNELWAR, L.; IUCHIDA, S.; TUACEK, T.A. Work on the street and exposure to violence at work: a study with traffic agents. **Interface – Comunicação, Saúde e Educação**. Botucatu, v.3, Jan/Abr, 2007.

LAURELL, A. C.; NORIEGA, M. **Processo de Produção e Saúde – Trabalho e Desgaste Operário**. São Paulo: Hucitec, 1989.

LEATHER, P. et al. **Work- Related Violence: Assessment and Intervention**. New York: By Routledge, 1999.

LIMA, M.L. C. de. **Violência e morte: diferenciais da mortalidade por causas externas no espaço urbano do Recife**. Dissertação (Mestrado em Saúde Comunitária), Instituto de Saúde Coletiva/Universidade Federal a Bahia, Salvador, 1995

MESQUITA NETO, P. Segurança, justiça e direitos humanos no Brasil. In: LIMA, R. S.; PAULA, L. (Orgs.). **Segurança, justiça e direitos humanos no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2006, p. 53-64.

LOIZOS, P. Vídeo, filme e fotografia como documentos de pesquisa. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**. 2ª Edição. Petrópolis: Editora Vozes, 2003, p.137-155.

LYSAGHT, K.; BASTEN, A. Violence, fear and the everyday: Negotiating spatial practice in the city of Belfast. In: STANKO, E. (Org.). **Meannings of Violence**. London: Routledge, 2003.

MACHADO, J.M.H.; MINAYO-GÓMEZ, C. Acidentes de trabalho: uma expressão da violência social. **Cadernos de Saúde Pública**. FIOCRUZ. Rio de Janeiro, v.10 (Supl. 1), 1994, p. 74-87.

- MAYHEW, C. Violent assaults on taxi drivers: incidence patterns and risk factors. **Trends & Issues. Australian Institute of Criminology** .Canberra/Austrália, 2000, ISSN0817-8542. Disponível em: <http://www.aic.gov.au>. Acesso em: 03.03.2011.
- MATOS, M. Z. S. **Cotidiano e Cultura: história, cidade e trabalho**. Baurú: EDUSC, 2002.
- MENDES, René. **Patologia do Trabalho**. 3ª Edição. São Paulo: Atheneu, 2003.
- MESSERSCHMIDT, J.W. Masculinities and crime. In: CULLEN, F.T.; AGNEW, R. **Criminological Theory: Past to present**. Los Angeles: Roxbury, 2003, p. 430-440.
- MINAYO, M.C.S. Laços perigosos entre machismo e violência. **Revista Ciência e Saúde Coletiva**. ABRASCO. Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, 2005.
- MINAYO, M.C.S. A violência social sob a perspectiva da saúde pública. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.10 (Supl.1), 1994.
- MINAYO, M.C. de S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 7ª Edição. Rio de Janeiro: Hucitec/ABRASCO, 2000.
- MINAYO, M. C. de S. Laços perigosos entre machismo e violência. **Revista de Ciência e Saúde Coletiva**. ABRASCO. Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, 2005.
- NEUMAN, J. H.;BARON, R.A. Workplace violence and workplace aggression: evidence concerning specific forms, potential causes, and preferred targets. **Journal of Management**. London, v.24, n.3, May-June, 1998, p.391.
- NASCIMENTO, A. M. D. N. **Sob a mira do crime: vitimização, saúde e identidade entre bancários na Bahia**. 2003. Dissertação ( Mestrado em Saúde Comunitária), Instituto de Saúde Coletiva/Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.
- NIOSH. National Institute for Occupational Safety and Health Violence in the workplace: risk factors and prevention strategies. **Current Intelligence Bulletin**. Washington, n, 57, june, 1996.
- NIOSH. National Institute for Occupational Safety and Health Violence in the workplace. **Cincinnati: Department of Health and Human Services**. Washington, n, 57, 1997.
- NIOSH. National Institute for Occupational Safety and Health. New Directions from the Field: victims`Rights and Services for the 21 st Century. **Department of Justice**. Washington: NIOSH, 1998.
- NORONHA, C. V., PAES-MACHADO, E., TAPARELLI, G. **Projeto Activa: atitudes e normas coletivas frente à violência em cidades selecionadas da região das Américas**.1997. OPAS/UFBA/UNEB. Salvador, 1997.
- \_\_\_\_\_. Violência, etnia e cor: um estudo dos diferenciais na região metropolitana de Salvador, Bahia, Brasil. **Pan American Journal of Public Health**. Washington, v.5,

n.4-5, 1999, p. 268-278.

NORONHA, C. V. **Domínios do medo social: violência, crime e pobreza na Grande Salvador.2000.** Tese (Tese Doutorado em Saúde Pública), Instituto de Saúde Coletiva/Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000.

NORONHA, C.V.; DALTRO, M. E. A violência masculina é dirigida para Eva ou Maria? **Caderno de Saúde Pública.** Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, 1991.

NUNES, E.D. É possível prevenir a violência? **Ciência e Saúde Coletiva.** ABRASCO. Rio de Janeiro, v. 4(1), 1999.

OSHA.Occupational Safety Health Administration. Recommends protective measures to help prevent violence against taxi drivers. **National News Release. OSHA.** Washington, 2000. Disponível em: <<http://www.osha.gov>>. Acesso em: 18 out. 2000.

PAES-MACHADO, E.; LEVENSTEIN, C. Quando a violência chega ao local de trabalho: criminalidade violenta e vitimização no transporte coletivo. In: OLIVEIRA, N.; RIBEIRO, L. M.; ZANETTI, J.C. (Orgs.). **A Outra face da moeda. Violência na Bahia.** Salvador: Comissão de Justiça e Paz, 2000.

\_\_\_\_\_ No espaço perigoso dos ônibus: trabalho, criminalidade e insegurança no sistema de transporte de Salvador, Brasil. **Delito y Sociedad - Revista de Ciências Sociales.** Buenos Aires, v.10, n. 15.16, 2001.

PAES-MACHADO, E. Espectros da Violência e do crime na contemporaneidade. In: PAES-MACHADO, E (Org.) Dossiê: Violência, Criminalidade e Justiça. **Caderno CRH.** Salvador, v.19, n.47, maio/agosto, 2006.

PAES-MACHADO, E.; NASCIMENTO, A.M.D. Los empleados de bancos van al infierno:victimizacion de empleados de bancos por crímenes violentos. **Delito y Sociedad. Revista de Ciências Sociales.** Universidad Nacional del Litoral. Buenos Aires, ano/v. 16, n. 24, 2007.

PAES-MACHADO, E.; NASCIMENTO, A.M.D. Bank money shields: work-related victimisation, moral dilemmas and crisis in the bank profession. **International Review of Victimology.** Great Britain, v. 13, n.1, 2006.

PAES-MACHADO, E.; OLIVEIRA, M.A.R. de. The game of hide-and-peek: dangerous work, self-policing and social spatial safety tactics among Brazilian couriers. In: Encontro Anual da Anpocs 32º., 2008, Caxambu. **Disponível em: <anpocs. Anais.** Caxambu, 2008.

PAES-MACHADO, E.; OLIVEIRA, M.A.R. O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. **Revista Brasileira de Ciências Sociais.** São Paulo, v.24, n. 70, junho, 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 02.03.2010.

PAES-MACHADO, E.; TAPARELLI, G. Violência juvenil, infração e morte nas quadrilhas de Salvador. **Cadernos do CEAS.** Salvador, n.165, p.63-80, 1996.

PAES-MACHADO, E.; NORONHA, C.V.; CARDOSO, F. No olho do furacão: brutalidade policial, discriminação racial e controle da violência em Salvador. **Revista Afro-Ásia**. Salvador, v.19, n.20, p.201-226, 1997. Disponível em: <http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia>. Acesso em: 04.10.2009.

PAIM, J.; FREITAS, E. D.; Silva, Lígia M.V.; COSTA, M. da C. N. Evolução e distribuição espacial da mortalidade por causas externas em Salvador, Bahia, Brasil. **Caderno de Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v.16, n.4, out-dez, 2000.

PAIM, J. S. et. al. Evolução e distribuição espacial da mortalidade por causas externas em Salvador, Bahia, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v.16, n.4, 2000.

PAIM, J. S. Violência uma questão de saúde pública que precisa ser encarada de frente. **Jornal do CREMEB**. Salvador, v.75, set, 1996.

PAIM, J. S.; et al. Distribuição espacial da violência: mortalidade por causas externas em Salvador Bahia, Brasil. **Rev Panam de Salud Publica**. Washigton, v.6, n.5, p. 321-332, 1999.

PAOLI, P. Violence at work in the European Union. **International Labour Review**. ILO - International Labour Organization, Switzerland, 2000. Disponível em: <<http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/violence/eusurvey/eusurvey.htm>>. Acesso em: 05.04.2006.

PEGARORO, J. S. Inseguridad y violencia. In: TAVARES-SANTOS, J.V. (Org.) **Violência em tempo de globalização**. São Paulo: Hucitec, 1999.

PEREIRA, S. V.; PAIM, J. S.; COSTA, M. C. N. Homicídio como causa de morte em crianças e adolescentes no município de Salvador. In: Paim, J. S. Silva, L.M. V. da; Costa, M. C. N. Análise da situação de saúde do município de Salvador, segundo condições de vida. **Relatório Final**. UFBA/ISC/SMS. Salvador, 1995.

PERRONE, S. **Violence in the workplace**. Canberra: Published by Australian Institute of Criminology, 1999.

RANGEL, M.L. Interdisciplinaridade e transversalidade: operacionalizando o conceito de risco no âmbito da vigilância sanitária. **Revista Baiana de Saúde Pública**. Salvador, v.30, n. 2, Julho/Dez, p. 322-331, 2007. Disponível em: < [www.saude.ba.gov.br](http://www.saude.ba.gov.br)>. Acesso em: 26.05.2008.

RICCIO, O. M. A. **Ases do asfalto: vitimização e responsabilização no trabalho de motoboys de Salvador**. 2005. Dissertação (Mestrado em Saúde Comunitária), Instituto de Saúde Coletiva/Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

ROCHA, E. C. **Estranhos Encontros: Uma aproximação etnográfica ao táxi**. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso Bacharelado em Antropologia). Instituto de Ciências Sociais/Universidade de Brasília-Unb, Brasília, 2004.

SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador/Superintendência de Transporte Urbano/Gerência de Táxi. **Banco de Dados da Gerência de Táxi (GETAX)**. Salvador, 2007.

SANDERS, T. **Sex Work: A risky business**. Portland/Oregon: Willan Publishing, 2005.

SANTOS, J.V.T. Por uma sociologia da conflitualidade no tempo da globalização. In: SANTOS, J.V.T (Org.). **Violência em Tempo de Globalização**. São Paulo: Hucitec, 1999.

SAWAIA, B. **As artimanhas da exclusão social**. Análise psicossocial e ética da desigualdade social (introdução). Petrópolis: Vozes, 2002.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. A questão: o uso do território. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 11-22.

SIMMEL, G. As Grandes Cidades e a Vida do Espírito. **Revista Mana**. Rio de Janeiro, v.2, n.11, p. 577-591, 2005. Disponível em: <[www.scribd.com/doc/15844420/as-grandes-cidades-e-a-vida-do-espírito](http://www.scribd.com/doc/15844420/as-grandes-cidades-e-a-vida-do-espírito)>. Acesso em: 04.03.2008.

SIQUEIRA, J.O. Risco: da filosofia a administração. **International Review Convent**, Porto, v.3, 2000. Disponível em: <[www.hottopos.com](http://www.hottopos.com)> . Acesso em: 12.05.2008.

SOARES, L.E.; ATHAYDE, C.; MV BILL. **Cabeça de Porco**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.

SOUZA, E. R.; LIMA, M.L.C. Panorama da violência urbana no Brasil e suas capitais. **Revista Ciência e Saúde Coletiva**. ABRASCO. Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, 2006.

SOUZA, E.R. Masculinidade e violência no Brasil: contribuições para reflexão no campo da saúde. **Revista de Ciência e Saúde Coletiva**. ABRASCO. Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, 2005.

STANKO, E. **Meanings of Violence**. London: Routledge, 2003.

STENNING, P. Fare game, fare cop: victimization of, and policing by, taxi drivers in three canadian cities. **Report of a preliminary study**. Centre of Criminology University of Toronto. Toronto, 1995.

STIEL, W. **Ônibus: Uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. Agência Nacional de Transporte Público. Brasília: MT/ANTP, 2001.

STONE, J.R.; BIENVENU, M. E.; WALTHER, E.; PROCTOR, C.H. **Assaults against taxi drivers and protectin strategies**. North Carolina: University North Carolina/Institute for Transportation Research and Education, 1995.

TOSCANO, G.; WEBER, W. Violence in the workplace. **US Bureau of Labor Statistics**. United States Department of Labor. Washington, 1995. Disponível em: <[www.bls.gov/iif/oshwc/cfoi2005\\_apph.pdf](http://www.bls.gov/iif/oshwc/cfoi2005_apph.pdf)>. Acesso em: 22.01.2009.

VILAR, M.C. **Ir e Vir entre Anseios e temores na cidade: estudo antropológico sobre cotidiano em um ponto de taxi no Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais). 2004. Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ/IFSC/PPGSA, Rio de Janeiro, 2004.

WASELFISK, J.J. Mapa das mortes por violência. **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 21, n. 61, 2007. Disponível em:< [www.scielo.br](http://www.scielo.br)>. Acesso em: 08.06.2008.

WARCHEL, G. Workplace violence 1992-1996. Special report. National Crime Victimization survey. **US Bureau of Justice Statistic**. United States Department of Labor. Washington, 1998. Disponível em:< [www.ojp.usdj.gov/bjs](http://www.ojp.usdj.gov/bjs)>. Acesso em: 04.04.2008.

WALKLATE, S. Criminal victimization, politics and welfare. In: WALKLATE, S (Org.). **Understanding criminology. Current theoretical debates**. 2ª Edição. Bulckingham/Philadelphia: British Library, 2003.

WHITE, L.A.; DILLINGHAN, B. **The Concept f Culture. Basic Concepts in Anthropology**. Minneapolis: Burgess Pub.Co., 1973

WIEVIORKA, M. O novo paradigma da violência. **Revista Tempo Social**. São Paulo, v.9, n.1, 1997.



## LISTA DOS ANEXOS

I. Termo de Consentimento Esclarecido

I.1 Autorização de Uso de Imagem

II. INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 1: Levantamento de Informações em Artigos de Jornais

III. INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 2: Modelo para Transcrição de Entrevistas Gravadas

IV. INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 3: Mapeamento Cognitivo da Violência na Cidade de Salvador

V. INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 4: Roteiro de Entrevista com Motoristas de Táxi

VI. INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 5: Roteiro de Entrevista : Trabalho, violência e estratégia de segurança entre os motoristas de táxi de Salvador

VII. INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 6: Roteiro de Entrevista (Sindicato e Associação)

VIII. INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 7: Roteiro de Entrevista/Questionário destinados aos dirigentes sindicais de outros estados brasileiros (São Paulo, Minas Gerais, Recife, Rio de Janeiro, entre outros).

XIX. Roteiro de entrevistas com Operadores de Centrais de Chamada de Táxi

X. Roteiro de entrevista com administrador de Central de Chamada de Táxi

XI. Fotografias



Universidade Federal da Bahia

Instituto de Saúde Coletiva

Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva

Rua Augusto Viana, s/n. Canela – 40110-060 Salvador

– Bahia. E-mail: [ppgsc@ufba.br](mailto:ppgsc@ufba.br). Tel 3263.7412

#### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

PROJETO DE PESQUISA: “Risco, Confiança e Segurança entre Motoristas de Táxi em Salvador”

A presente pesquisa tem como objetivo conhecer as formas de violência que vitimizam motoristas de táxi na cidade de Salvador, enfatizando os tipos de violência, formas de vitimização e efeitos, assim como as estratégias de segurança e proteção adotadas pelos trabalhadores.

Para isso, você está sendo convidado para participar desse estudo por ser considerado como informante importante para a construção do conhecimento do assunto investigado. A pesquisa utiliza técnicas de entrevistas breves e/ou aprofundadas, individuais e em grupo. As entrevistas serão gravadas e posteriormente transcritas para análise do conteúdo.

Será garantida que toda informação será utilizada exclusivamente para composição da tese que será publicada resguardando o anonimato da identidade dos informantes.

Ao mesmo tempo em que será respeitado o limite de participação, assegurando ao informante interromper a qualquer momento ou etapa da pesquisa que se sinta desconfortável ou que julgue não ter interesse em dar continuidade à pesquisa. Assim como, não autorizar o uso de imagem e gravação de voz.

Os resultados da pesquisa serão divulgados publicamente e disponibilizados para consulta e utilização pública nacional e internacional, sem que tenha qualquer comprometimento em trazer benefícios diretos para os entrevistados. Porém, tendo como finalidades contribuir para construção de conhecimento sobre a categoria profissional e possibilitar a orientação para definição de políticas, públicas e privadas, de saúde e segurança no trabalho.

Antes de começar a qualquer técnica mencionada, os participantes serão devidamente esclarecidos sobre o método, técnicas e objetivos da pesquisa. Ficando o participante com seu direito garantido em participar ou desistir de participar da pesquisa.

Em situações de dúvidas, esclarecimento e necessidades vinculadas ao processo da pesquisa entrar em contato com Ana Márcia Duarte Nunes Nascimento, no Instituto de Saúde Coletiva ISC/UFBA, 1º andar, sala Prof. Eduardo Paes Machado, na Rua Basílio da Gama, s/n, CEP. 40110-040, Campus do Canela, Salvador, Bahia, Brasil, telefone (0xx71) 9968.6621.

Desde já agradeço a contribuição e me coloco a disposição para esclarecimento de qualquer dúvida em relação ao processo de pesquisa.

Salvador, Bahia, \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

---

Assinatura do entrevistado



Universidade Federal da Bahia

Instituto de Saúde Coletiva

Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva

Rua Augusto Viana, s/n. Canela – 40110-060 Salvador

– Bahia. E-mail: [ppgsc@ufba.br](mailto:ppgsc@ufba.br). Tel 3263.7412

### AUTORIZAÇÃO DE USO DE IMAGEM

PROJETO DE PESQUISA: “Risco, Confiança e Segurança entre Motoristas de Táxi em Salvador”

Eu ....., portador do Registro Geral de nº  
 ....., CPF nº .....,

Data de nascimento ....., endereço Rua .....

.....Cidade .....

Número de telefone....., autorizo o uso de minha imagem registrada em fotografia  
 ou filmagem para o uso exclusivo com fonte da pesquisa supra citada e/ou durante apresentação pública  
 dos resultados desde que garantida a ocultação da identidade.

Salvador,.....

\_\_\_\_\_  
 Assinatura do fotografado/filmado

Nome:

\_\_\_\_\_  
 Assinatura do pesquisador (a)

\_\_\_\_\_  
 Testemunha

INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 1: Levantamento de Informações em Artigos de Jornais

Fonte:

Período:

I. DADOS DE IDENTIFICAÇÃO DA FONTE					
<i>1. Identificação da Fonte:</i>	<i>2. Data Publicação</i>	<i>3. N<sup>o</sup> Edição</i>	<i>4. N<sup>o</sup> Pág.</i>	<i>5. Título da Matéria</i>	<i>6. Detalhamento da Matéria</i>
II. DADOS SOBRE O FATO					
<i>1. Data da ocorrência</i>	<i>2. Local</i>	<i>3. Horário</i>	<i>4. Envolvidos</i>	<i>5. Ident. Agressores</i>	<i>6. Tipo de Violência</i>
<i>7. Descrição da ocorrência</i>					
III. DADOS SOBRE VITIMIZAÇÃO					
<i>8. Identificação das vítimas (sexo, idade, cor, ocupação, endereço, etc.)</i>					
<i>9. Formas de vitimização:</i>					
<i>10. Circunstâncias da vitimização</i>					
<i>11. Comportamento da vítima</i>					
IV. DADOS SOBRE CRIMINALIDADE					
<i>12. informações que evidenciam suspeita de taxista envolvido com situações criminosas</i>					
<i>13. Tipo de crime:</i>					
V. ESTRATÉGIAS DE SEGURANÇA E PROTEÇÃO ADOTADOS POR TAXISTAS					
<i>14. Medidas pessoais</i>					
<i>15. Medidas coletivas</i>					
<i>16. Uso de arma</i>					

VI. REDE DE ATENÇÃO ÀS VÍTIMAS	
17. Quem prestou assistência:	
18. Tipo de Assistência:	
19. Ação da Seg. Pública:	
20. Ação do Sindicato:	
21. Ação setor saúde:	

INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 2: Modelo para Transcrição de Entrevistas Gravadas

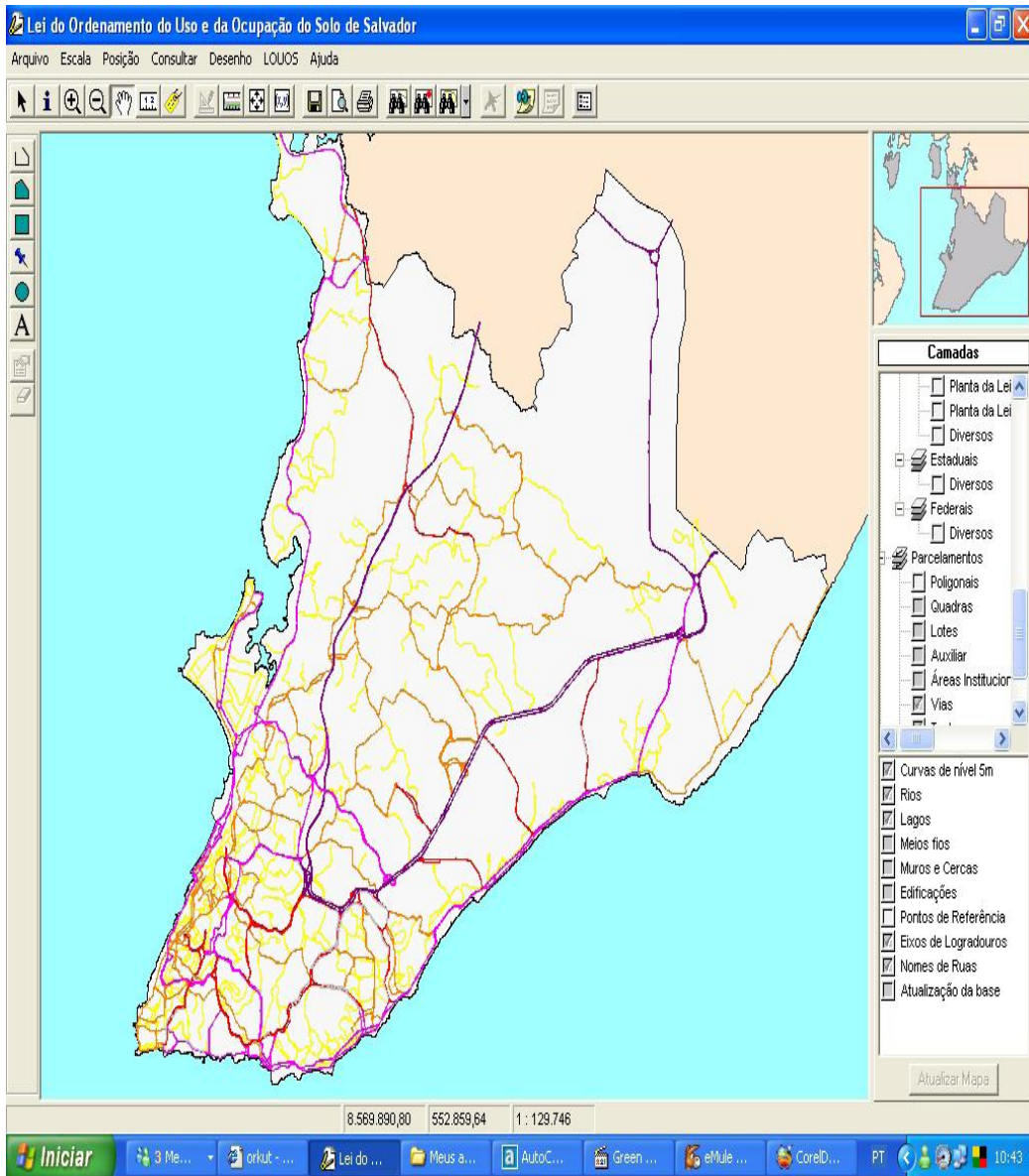
<b>I. IDENTIFICAÇÃO:</b> a. ( ) Fita Cassete de N <sup>o</sup> : _____ b. ( ) Nome do Arquivo (MP3/MP4DVD): _____	
<b>II. Data da entrevista:</b> ____/____/____	<b>Horário da entrevista:</b> Início:        hs    Término: hs
<b>III. Local da entrevista:</b> _____	<b>IV. Tipo de entrevista:</b> ( ) Individual ( ) Grupo
<b>V. Entrevistador (s):</b> _____	
<b>VI. Entrevistado (s):</b> _____	<b>VII. Pseudônimo do(s) entrevistado(s):</b> _____
<b>VIII. TRANSCRIÇÃO DO TEXTO</b>	<b>XIX. COMENTÁRIOS</b>

Transcrição feita em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Por: \_\_\_\_\_

### INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 3: Mapeamento Cognitivo da Violência na Cidade de Salvador

1. Descrição da técnica: será realizada entrevista utilizando mapa da cidade de Salvador.
2. O território e a territorialização da violência segundo os motoristas de táxis em Salvador.
  - Serão identificados e analisados os sinais que os motoristas de táxi atribuem para apontar áreas da cidade como de risco de violência. E a gradação que eles atribuem aos locais.
    1. Tem algum bairro ou região que você negaria uma corrida? Por quê?
    2. Que bairros ou regiões são estas?
    3. Qual o bairro ou região que você considera como mais violenta na cidade de Salvador? E na Região Metropolitana? Por quê?
  - Levantar questões sobre a cobrança de pedágio em determinadas áreas (extorsão ou negociação para adentrar em determinadas áreas)
    1. Você saberia me dizer se existem lugares que tem que pedir “licença” ou pagar “pedágio” para poder entrar?
    2. Que lugares são esses?
  - Como se dá a movimentação dos taxistas nessas áreas “controladas”?
  - O mapa da cidade de Salvador será entregue ao taxista com a finalidade de identificar áreas consideradas de risco de violência. O mapa deverá trazer a identificação geográfica dos bairros e principais vias de acesso.
3. As informações dos taxistas entrevistados serão compiladas e marcadas no mapa da cidade, e assim, compilar as informações e observar a frequência que determinados lugares são apontados e sinais atribuídos a eles como áreas de risco de violência.





INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 4: Roteiro de Entrevista com Motoristas de Táxi

N <sup>o</sup>
----------------

Data da Entrevista:	Local da Entrevista:
Horário da Entrevista:	Tempo de duração da Entrevista:
Nome do Entrevistado:	Nome do Entrevistador:

## I. DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO

Pseudônimo:	Idade:	Qual sua cor:	Sexo:
Nacionalidade:	Naturalidade:		

## II. DADOS SÓCIO-DEMOGRÁFICO

Endereço:	Bairro:	Cidade:
Tempo reside na cidade:	Composição familiar:	Com quem mora:
Religião:	Escolaridade:	Renda pessoal:
Renda familiar:	Plano de Saúde:	Previdência:

## III. DADOS PROFISSIONAIS/OCUPACIONAIS

Profissão atual:	Profissão paralela:	Outras ocupações:
Profissões anteriores:	Funções/cargos:	
Tempo como mot .táxi:	Proprietário do táxi ( ) Locatário ( ) Empreiteiro/Locador ( ) Outros:	
Empresa locadora:		Tipo de carro/ano:
Jornada diária:	Jornada semanal:	Turnos de trabalho:
Valor da Diária:	Intervalos/descanso:	Férias:
Cooperativado:	Cooperativa:	Conv. rádio táxi:

OBS: O roteiro está distribuído em perguntas, sendo que estas servirão apenas como orientação para o pesquisador. As perguntas para os entrevistados serão realizadas de acordo com o assunto que compõe cada tópico.

#### IV. SOBRE A PROFISSÃO/OCUPAÇÃO

1. Como foi a inserção na profissão.
2. O que fez você fazer essa escolha.
3. O que mais te agrada nessa profissão.
4. O que te incomoda ou você não gosta na profissão?
5. Escolheria outra profissão? Qual? Porque então se tornou taxista e não o desejado?
6. O que é preciso para ser um motorista de táxi?
7. Quais os órgãos que operam fiscalizando, regulamentando o trabalho do taxista?
9. Estes órgãos ajudam ou atrapalham o trabalho do taxista?
10. Você paga algum tipo de imposto/licença específico para exercer a profissão? Quais? Quanto custa? Para quem?

#### V. ROTINA DA ATIVIDADE DE TRABALHO

1. Qual tipo de serviço que você oferece? (só transporta pessoas ou transporta também objetos, encomendas, etc. Que tipo?)
2. Qual a jornada de trabalho diária.
3. Qual horário que trabalha (especificar turno).
4. Jornada semanal: trabalha que dias da semana? Quais os dias considerados de maior movimento? Os de menor movimento para o taxista?
5. Você trabalha em parada fixa ou circula por várias paradas de táxi da cidade?
6. Porque você escolheu essa parada? O que ela tem que te atrai? Você escolheria outra?
7. Quais as paradas de táxis que você não trabalharia? Por quê?
8. O tempo de espera entre corridas é longo? Quanto tempo?
9. O que faz durante essa espera?
10. Em média quantas corridas você faz diariamente?
11. Você tem um trajeto que costuma fazer rotineiramente ou circula para variados pontos da cidade?
12. Pega corrida para fora da cidade de Salvador? Para onde?
13. Quais as dificuldades que você encontra nas ruas de Salvador?
14. Como é o trânsito de Salvador?
15. O que tem de pior? O que tem de melhor?
16. Como poderia melhorar para os motoristas de táxi?
17. Como se comportam outros motoristas de táxis no trânsito? E os outros motoristas (ônibus, carros particulares, etc.)?

18. Salvador é uma cidade boa de trafegar? Existem lugares melhores e piores? Quais? Por quê?
20. Existem motoristas do sexo feminino? Quantas? Você conhece alguma?
21. O que você acha da inserção da mulher nesse mercado? Incentivaria ou desencorajaria? Por quê?

c) RELAÇÃO COM USUÁRIO:

1. Como é para você conviver diariamente transportando pessoas?
2. Você transporta pessoas para qualquer ponto da cidade? Por quê?
3. Existem clientes fixos? Quais?
4. Qual tipo de cliente que você prefere não transportar? Por quê?
5. Como faz para livrar-se dele?
6. O que você não gosta nos passageiros?
7. Você acha que transportar passageiros traz algum risco pra você? Quais?

d) RELAÇÃO COM EQUIPAMENTO DE TRABALHO – O CARRO: O que significa o carro para o motorista de táxi

1. Você gosta de dirigir?
2. Você permanece dentro do carro mesmo durante o tempo de espera? Quanto tempo acha passa dentro do carro?
3. O que é o carro para você (ou sua vida)?
4. Além de ser equipamento de trabalho para quais outras funções carro? (para que lhe serve?)
5. O que você carrega dentro do carro? (observar e fotografar se autorizado)
6. Qual tipo de carro que considera melhor?
7. Você acha que o tipo de carro influencia no trabalho (agrega valor e preferência do usuário)?
8. Quais as exigências da clientela em relação ao carro?
8. Um carro novo tem uma importância especial para você?
9. Tipo de carro é comentário entre colegas?
10. Sente-se confortável trabalhando diariamente dentro de um carro?
11. Você entende da mecânica?
12. Como cuida do carro que trabalha?
13. Quais as vantagens de trabalhar dentro de um carro?
14. Quais as desvantagens de trabalhar dentro de um carro?
15. A manutenção do carro como é feita?
16. O seu carro está seguro? Quais os serviços que presta a seguradora? Existe diferença entre o seguro de táxi e para carro de passeio?
17. Carro expõe o motorista de táxi a quais tipos de riscos?
18. Existe risco de roubo do carro de taxistas?

16. Com que frequência ocorre? Você sabe quantos carros são roubados em média por mês? O seguro cobre totalmente?

17. Quais as providências tomadas pelo motorista de táxi quando o carro é roubado?

d) SEGURANÇA e SAÚDE: Você acha o seu trabalho arriscado? Em quê? Qual dano que você pode sofrer?

1. Você considera seu trabalho arriscado? Por quê?
2. Que tipo de riscos os motoristas de táxis estão expostos? Quando e onde?
3. De que adocece mais comumente os motoristas de táxi?
4. Você faz algum tipo de tratamento?
5. Toma algum medicamento?
6. Tem algum incômodo que considera ser problema de saúde?
7. O que você precisaria para estar bem de saúde? Ou manter sua saúde?
8. Faz uso de bebida alcoólica? Qual tipo?
9. As pessoas reclamam quando bebe?
10. De que morre o motorista de táxi? De que têm morrido seus colegas?

e) REDE DE APOIO

1. Como está constituída sua família? Com quem mora?
2. Como é sua relação com esposa/marido? Mais de um casamento?
3. Como é sua relação com os filhos?
4. Incentiva filhos, filhas e esposa ou marido a ser motorista de táxi?
7. Como é sua relação com amigos?
8. Como é sua relação com colegas de trabalho?
9. O que acha da categoria? Unida, desunida, forte?
10. O que você pode contar com colegas de trabalho? O que não pode contar?
11. O que acha do Sindicato? E da Associação?
12. Existem órgãos, empresas, ONG's, que você conta como apoio? Quais?

V. SOBRE VITIMIZAÇÃO:

1. O que você considera como violência contra o taxista.
1. Você passou por experiência de violência como taxista? Qual?
2. Conte algum caso que você considera como violência contra taxistas.
4. Quais os tipos de violência que o motorista de táxi tem sido vitimizado?
5. Quais os danos causados?
6. Você já agrediu alguém no trabalho? Por quê? Em que resultou?
7. Quem são agressores dos motoristas de táxi?

8. Acontece agressão entre colegas de trabalho?
9. Como tem sido essas agressões?
10. O que motiva essas agressões?
11. Quando agredido quais as medidas que são tomadas pela vítima quando o agressor é um colega de trabalho.
12. Você conhece colegas que já sofreram algum tipo de violência durante o trabalho? Que tipo?

#### SEGURANÇA NO TRABALHO

1. Com quem ou o que os motoristas de táxi contam quando passam por situação de violência?
2. Quando sabe de um caso de vitimização de colega por violência o que você faz?
3. Existe alguma atitude do grupo de colegas quando ocorre vitimização?
4. A experiência de violência mudou alguma coisa na sua vida?
5. O que mudou? Como era antes?
6. O Sindicato como age diante da situação de violência. Fornece algum tipo de assistência?
7. A GETAX tem alguma medida de segurança, proteção ou apoio às vítimas?
8. As cooperativas, associações, centrais de rádio tomam alguma medida quando ocorre vitimização ou ameaça de violência contra o associado?
9. Que medidas são essas?
10. Os casos de violência o motorista de táxi procura assistência do CESAT?
11. O CESAT/CREST têm alguma ação voltada para a segurança no trabalho dos motoristas de táxi? Quais são elas?

INSTRUMENTO N<sup>o</sup> 5: Roteiro de Entrevista: Trabalho, violência e estratégia de segurança entre os motoristas de táxi de Salvador

I. DADOS PESSOAIS	
1. Nome	2. Ano de nascimento:
3. Estado civil: (1) Solteiro (2) Casado (3) Divorciado (4) outros (9) Ignorado	4. Cor: (1) Branca (2) negro (3) pardo (4) índio (9) Ignorado
5. Escolaridade: (1) não alfabetizado (2) ensino fundamental completo (3) Ensino médio (4) Ensino superior (5) pós-graduação (9) Ignorado	6. Tempo de profissão:
7. Ocupação anterior: Ocupação paralela:	9. Carga horária diária:
8. Porque optou por ser taxista:	10. Quanto tempo fica na espera de clientes:
11. Quanto tempo circula sem passageiro:	12. Trabalha final de semana: (1) não (2) sim (3) freqüente (4) eventualmente.
13. Qual a jornada de trabalho nos finais de semana e feriados: (1) não se aplica (2) até 8 hs diárias (3) acima de 9 horas diárias (9) ignorado	14. Renda diária média:
15. Tem plano de saúde:	
II. Relações de Trabalho:	
15. Tipo: (1) autônomo (2) sócio (3) assalariado (4) Locatário. Como é feita a divisão com o proprietário?	16. Tem seguro do carro?
17. É membro de cooperativa: (1) sim (2) não Por quê?	Qual cooperativa:
18. Sindicalizado: (1) sim (2) não Por quê?	
III. RELAÇÕES PROFISSIONAIS	
19. Quais as maiores dificuldades da profissão?	
20. Toma algum remédio para manter-se acordado e poder trabalhar mais? (1) sim (2) não Por quê?	21. Como é a relação com os colegas de profissão? Há alguma disputa por pontos ou por passageiros
22. Como é a relação com os taxistas irregulares?	23. Como é a sua relação com a fiscalização?
24. Como reconhece um passageiro suspeito? Sexo: (1) masculino (2) feminino IDADE: (1) criança (2) jovem (3) adulto (4) idoso COR: (1) branco (2) preto (3) pardo negro estar em grupo (1) sim (2) não. Quantos? MODO DE FALAR: LOCAL DE CHEGADA LOCAL DE PARADA:	25. Já sofreu algum tipo de violência: (1) ofensa (2) xingamentos (3) extorsão (4) assalto (5) seqüestro (6) não sofreu. Comente o caso
26. Qual a sua reação imediata (1) não reagiu (2)	27. Caso tenha sofrido alguma violência, qual foi o

negociou (3) fugiu (4) pediu ajuda (5) reagiu (6) outros	prejuízo?
28. Quem pagou o prejuízo? Por quê?	29. O que foi que sentiu depois do assalto? (1) nervoso (2) tenso (3) preocupado (4) assustado (5) outros
30. Saiu em perseguição de algum assaltante? Ou teve ajuda de colegas para fazer isso?	31. Já pensou em mudar de profissão em virtude da violência?
32. Quais os bairros que considera mais perigoso? E os mais seguros? Por quê?	33. Quais os horários dias e meses mais perigosos? Meses _____ horários: (1) úteis (2) comercial (3) noturno (4) fim de semana
34. Quais as precauções utilizadas por você em caso de violência?	35. Em caso de violência procura a delegacia pra dar queixa?
36. O que deve ser feito com os infratores? (1) prender (2) condenar (3) dar uma surra (4) eliminar (5) outro _____	37. Possui algum tipo de arma?
38. Descreva um cenário que faz com que você perceba o risco?	39. Que sinais você observa no cliente para evitar a exposição ao risco de violência?
40. Quando você recusa uma corrida?	41. Em caso de assalto, roubo com que e quem você conta?
42. De que forma?	43. O que você acha de ações coletivas contra o agressor praticada por colegas?
44. Você se sente seguro entre colegas?	

## INSTRUMENTO N° 6: Roteiro de Entrevista (Sindicato e Associação)

N°
----

Data da Entrevista:	Local da Entrevista:
Horário da Entrevista:	Tempo de duração da Entrevista:
Nome do Entrevistado:	Nome do Entrevistador:

## I. DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO

Pseudônimo:	Idade:	Qual sua cor:	Sexo:
Nacionalidade:	Naturalidade:		

## II. DADOS DA INSTITUIÇÃO

Tipo: Sindicato ( ) Associação ( ) GETAX ( ) Outras ( )	Localização:	Telefone:
Função/cargo:	Tempo de função na instituição:	
Objetivos da instituição:	Número de associados:	
Histórico da instituição:	Ações/atividades:	

## III. DADOS DA ESTRUTURA OCUPACIONAL DOS TAXISTAS

Exigências para ser taxista:	Tipos de taxistas existentes hoje:	Outras ocupações:
Número de táxis regular:	Número de táxis clandestino e irregular:	Número de motoristas de táxis em Salvador:

- a. Outras bases nos municípios baianos:
- b. Relação com órgãos como Getax, STP, associação, sindicato:
- c. Relação com taxistas:
- d Benefícios dos taxistas:
- e. Concorreria a outra eleição:

## 2. Cultura Ocupacional dos taxistas:

- a. Como é o trabalho do taxista:
- b. Quais os problemas enfrentados pelos taxistas:



c. Como os taxistas enfrentam esses problemas:

d. Quais as vantagens de ser taxista:

### 3. Vitimização de taxistas

a. Acidentes de trânsito qual a frequência:

b. Vitimização por violência:

c. Tipo de violência mais frequente: Qual a mais comum?

d. Quais os prejuízos sofridos por vitimização por violência:

e. Com que apoio os taxistas contam em situações de vitimização ou percebendo risco:

f. Qual é o papel das centrais de operadora de táxi:

g. Poderia contar algum caso de vitimização que lhe chama atenção:

### 4. Medidas de segurança, controle e proteção

a. Diante da percepção de risco que medidas o taxista toma pra evitar a vitimização:

b. Em caso de vitimização existem medidas de controle que são adotados individualmente:

c. Os taxistas contam com algum tipo de serviço ou assistência para garantir segurança?

d. Quais as medidas coletivas adotadas pelos taxistas para garantir segurança:

e. Costumam utilizar armas:

f. Costumam utilizar códigos de comunicação: como é feito

g. Que atitudes dos taxistas que tomaram coletivamente que o senhor acha eficaz:

h. Qual a medida de segurança que os taxistas utilizam para garantir proteção e segurança que o senhor desaprova.

i. Em sua opinião o que poderia ser feito pra melhorar a segurança dos taxistas contra violência?

INSTRUMENTO Nº 7: ROTEIRO DE ENTREVISTA/QUESTIONÁRIO COM DIRIGENTES  
SINDICAIS

Nº
----

a. Recebeu e leu o Termo de Consentimento Livre Esclarecido: ( ) Sim ( ) Não

b. Aceita o disposto no Termo de Consentimento Livre Esclarecido: ( ) Sim ( ) Não

I. IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO:

1. Nome:	2. Função:
3. Profissão:	

II. DADOS DA INSTITUIÇÃO

4. Tipo: Sindicato ( ) Associação ( ) Outros ( )	5. Nome da Instituição:	6. Endereço/Telefone:
7. Número de associados:		

III. DADOS DA ESTRUTURA OCUPACIONAL DOS TAXISTAS

8. Frota de táxis regular em seu Estado/Quantidade de táxis:	9. Número de motoristas de táxis licenciados em seu Estado:	10. Número de motoristas de irregular ou clandestinos ou piratas:
--	---	---

IV. CULTURA OCUPACIONAL DOS TAXISTAS

11. Quais os principais problemas enfrentados pelos motoristas de táxi nesse Estado?

V. VITIMIZAÇÃO DE TAXISTAS POR VIOLÊNCIA

12. Existe risco de violência contra motoristas de táxi em seu Estado?  ( ) Sim ( ) Não	13. Quais os tipos de violência que os taxistas sofrem?
14. Esse Sindicato possui dados sobre vitimização dos taxistas?  ( ) Sim ( ) Não	15. Quais as medidas de segurança que os taxistas adotam para se proteger da violência?
13. Quem são os parceiros dos taxistas nas medidas de segurança?	14. Gostaria de acrescentar alguma outra informação a respeito da situação de violência no trabalho dos motoristas de Táxi?

