

Governança multicêntrica e redes de segurança de taxistas

Eduardo Paes-Machado

Professor da UFBA

Ana Márcia Nascimento

Pesquisadora do Cesat

Este artigo examina os nexos entre defesas anticrime e redes de segurança de taxistas de Salvador a partir de dados provenientes de entrevistas, observação direta e análise de matérias jornalísticas, apontando a influência da diferenciação ocupacional sobre as defesas empregadas, que constituem e são constituídas pelas redes de segurança. Essas redes desempenham um papel decisivo na geração, operação e articulação de defesas coletivas e individuais e influenciam na imaginação e construção social desses agentes securitários como comunidades ofensivas que precisam ser compatibilizadas com uma governança ampliada, justa e democrática da segurança.

Palavras-chave: taxistas, prevenção do crime, mentalidade, redes de segurança, governança multicêntrica

The article **Multi-Centric Governance and Taxi Drivers Security Networks** examines the nexus between anti-crime defenses and security networks for taxi drivers in Salvador. Based on data from interviews, direct observation and analysis of news stories, the influence of occupational differentiation is identified in relation to the defenses employed, which constitute and are constituted by the security networks. These networks play a decisive role in the generation, operation and coordination of collective and individual defense actions and influence the social opinion and construction of these security agents as offensive communities that require assimilation under a wider, fairer and democratic governance of security.

Keywords: taxi drivers, crime prevention, mentality, security networks, multi-centric governance

Introdução

Recebido em: 05/07/2012

Aprovado em: 16/08/2012

O crescente interesse pela governança não estatal do crime tem estimulado a retomada da noção de rede social para explicar a influência das áreas neocorporativas, representadas por arranjos informais, estratégias de rua e teias de relações (e parcerias) dispersas e fragmentadas nessa governança (HABERMAS, 1987; CRAWFORD, 1997). Levando em conta o caráter multicêntrico e multifacetado da governança da segurança – ou das ações visando a influenciar fluxos de eventos e criar “espaços” pacificados para viver, trabalhar e se divertir (WOOD e DUPONT, 2006) –, autores como Johnston e Shearing (2003) afirmam que ela é mais uma propriedade das alianças dinâmicas entre centros múltiplos e redes do que o produto de um único centro de ação ou mesmo das estratégias comandadas e implementadas pelo Estado (2003). Nessa visão plural dos processos de governo, os saberes e práticas gestadas por redes diversificadas seriam fundamentais na promoção da segurança e construção de formas justas e democráticas de regulação do crime (2003).

Sob essa perspectiva, Manning (2006) diz que as redes de segurança devem ser concebidas como núcleos geradores (*hubs*) de práticas e não como estruturas cristalizadas. Para o autor, a formação dessas redes contingentes e localizadas – em contextos espaciais e temporais específicos – ocorre em um continuum criado por atores diferenciados em termos de poder (MANNING, 2006; DUPONT, 2006) e de agendas. Ainda segundo Manning, a rede de segurança é uma metáfora que aponta, sem assumir a existência de metas comuns duráveis, para trocas de saberes e práticas geradoras de ações consistentes. Tais concepções convergem com análises que relacionam os repertórios de papéis e arranjos de experiências (e recursos) com o potencial adaptativo e inovador das redes sociais (HANNERZ, 1980). Ao mesmo tempo que as redes tangenciam ou atravessam os limites das instituições, também influenciam, em determinados contextos político-institucionais, o exercício do poder (1980).

Daí a relevância do mapeamento da morfologia cambiante e dos efeitos desses componentes informais e voluntários da governança não estatal da segurança. De um lado, Wood e Shearing (2007) chamam a atenção para variações na capacidade de mobilização de recursos, tecnologias e mentalidades desses componentes. De outro, Crawford (1997) assinala o risco dessas redes dispersas e fragmentadas potencializarem a ansiedade provocada pelo crime, contribuindo para a formação de comunidades fechadas, intolerantes, defensivas, e, devemos acrescentar, ofensivas. Nessa linha, esses arranjos também levantam questões-chaves quanto às práticas de inclusão e exclusão social, responsabilidades legítimas, regulação dos conflitos sociais e prestação de contas. Trata-se de questionamentos pertinentes para democracias disjuntivas como a brasileira, que se caracterizam pela cessão recorrente do poder do Estado, incluindo o uso da força para particulares – redes não estatais e para-estatais –, assim como pela participação social negativa, mediante ações violentas (GODOY, 2006), na promoção da segurança, ambos os aspectos ignorados pelos autores anteriormente discutidos.

O presente trabalho discute o significado dessas redes para a prevenção e a governança de crimes contra taxistas de Salvador. Para isso, buscamos preencher limitações relativas à compreensão das condições de segurança dessa categoria da vida urbana e implicam tanto desconhecimento e subestimação quanto sobrestimação das defesas empregadas por estes atores¹. Quais são essas defesas? Como elas se articulam com as redes de segurança? Qual sua influencia na imaginação e construção social desses motoristas como agentes securitários?

1 Ainda que os autores assinalem a falta de proteção policial como um fator condicionante dessa vulnerabilidade (STENNING, 1995; HAINES e CAHILL, 1996), há escassas referências sobre outras possíveis defesas, primárias e secundárias (FELSON, 2006), individuais e coletivas empregadas por esses motoristas (FELSON, 2006; PAES-MACHADO, 2010). Uma exceção, nesse sentido, é o trabalho de Gambetta e Hammil (2005), que, enfatizando a avaliação da confiabilidade dos passageiros, contribui para a compreensão das defesas individuais, mas não discute os dispositivos coletivos acionados pelos motoristas (FELSON, 2006; PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009).

Para responder a essas indagações, a pesquisa contrasta as defesas coletivas e individuais de modo a evidenciar suas particularidades, interseções e formas de articulação. Propõe que as defesas individuais (GAMBETTA e HAMMIL, 2005) devem ser vistas como parte de um conjunto que inclui tanto os procedimentos coletivos quanto as próprias redes de segurança. Argumenta que estas contribuem para a concepção, operação e articulação de ambos os conjuntos de defesas, mediante investimentos práticos e a socialização de uma inteligência leiga que depende de percepção visual e identificação de estereótipos. Ao lado disso, acrescenta que essas redes de defesa contribuem para a construção desses agentes securitários como comunidades ofensivas que precisam ser compatibilizadas com uma governança democrática da segurança.

Trabalho de campo

A coleta de dados foi feita em Salvador entre 2006 e 2009, mediante entrevistas, observação direta e análise de matérias jornalísticas. Foram realizadas 53 entrevistas distribuídas entre 41 motoristas; três representantes da Superintendência de Transporte Urbano (Getax); dois do Sindicato dos Motoristas de Táxi; um da Associação Metropolitana de Taxistas; e quatro diretores e duas operadoras de centrais de chamada de táxi (PAES-MACHADO, 2005; NASCIMENTO, 2010).

A seleção dos entrevistados foi feita, inicialmente, entre taxistas que faziam parte da rede social dos pesquisadores e, a seguir, com indivíduos nos pontos de táxi. Esses pontos foram escolhidos a partir da sua distribuição socioespacial e de visitas prévias, em dias e horários variados. Classificamos as entrevistas em: 1) semiestruturadas aprofundadas, individuais e em grupo; e 2) entrevistas breves. Uma parte delas foi feita nos pontos, nas dependências do sindicato e da associação de taxistas, em logradouros públicos e áreas de alimentação de shoppings. A duração média das mesmas foi de 90min a 120min. As entrevistas breves ocorreram em corridas de táxi, nas paradas de táxi e por telefone. Dos 41 entrevistados, 70,73% eram proprietários e 29,27%, motoristas auxiliares. Quanto ao sexo, 92,68% eram homens e apenas 7,32%, mulheres. No que se refere à escolaridade, 87,80% possuíam nível médio e 12,20%, nível superior incompleto.

Além dessas entrevistas e durante a elaboração deste texto, foram realizadas mais 20 entrevistas com taxistas de diferentes pontos de táxi, visando a entender melhor a máquina de vigilância dos motoristas. Com respeito à observação direta, esta se direcionou para a rotina e a dinâmica dos pontos de táxi. Foram analisados ainda 90 textos jornalísticos veiculados no jornal *Folha de S. Paulo*, de janeiro de 1999 a dezembro de 2009, e 193 publicados no jornal *A Tarde*, entre 1972 e 2008.

Breve panorama da atividade

Em Salvador, há quase sete mil táxis, correspondentes a 14 mil motoristas licenciados, mais aproximadamente três mil automóveis irregulares (com licença vencida) e clandestinos (sem licença para operar), um número considerado excessivo para o mercado. Dessas permissões concedidas, 6.804 são para motoristas autônomos e 192 para 13 empresas de táxi (NASCIMENTO, 2010).

Esses motoristas são, em sua grande maioria, homens negros-mestiços, com idade entre 21 e 67 anos, escolaridade média e casados (PAES-MACHADO e NORONHA, 2002; PAES-MACHADO, 2005; NASCIMENTO, 2010). Vistos por eles e pelos usuários como pessoas “sem educação”, muitos já trabalharam como motoristas de ônibus e caminhões. Ao lado, vêm os trabalhadores saídos de empresas industriais e comerciais, aposentados e jovens que não encontraram melhor inserção no mercado de trabalho. Também há aqueles que trabalham como taxistas em tempo parcial (“bico”) porque são funcionários públicos, bancários, comerciantes, vendedores, policiais, vigilantes e estudantes (NASCIMENTO, 2010). As jornadas de trabalho variam de 6h a 24h, de domingo a domingo ou com descanso uma vez por semana, a depender das condições econômicas.

Os taxistas se dividem em proprietários – autônomos ou empresas – e não proprietários (ou auxiliares) que trabalham para os anteriores e constituem o estrato mais vulnerável da ocupação. Essa divisão se desdobra em motoristas de táxis comuns – que operam com taxímetros – e especiais, que trabalham com corridas tabeladas, cartões de crédito, etc. Estes últimos, conhecidos como a elite da ocupação, integram as cooperativas controladoras de rendosos e seguros pontos de

táxi como os do aeroporto, de shopping centers, hotéis e outros. Ainda entre os proprietários estão os taxistas irregulares e clandestinos já mencionados. Estes, por sua vez, se diferenciam em “particulares”, que trabalham apenas com passageiros determinados, e “biscateiros”, que oferecem seus serviços em pontos. Apesar de sua situação econômica ser muito menos confortável do que a dos cooperativados, há indícios de que seu trabalho, em pontos e com clientela fixos, também reduz sua exposição a ameaças e perigos.

Vitimização e diferenciação

Os processos sociais de vitimização dos taxistas estão relacionados à estrutura da ocupação (STENNING, 1995; NIOSH, 1996), rotinas de trabalho e respostas às ameaças e perigos que envolvem sua atividade. Tais processos incluem a transferência informal de uma parte do risco de vitimização pelos proprietários para os não proprietários (ou auxiliares). As pressões financeiras sobre estes, resultantes do excesso de táxis na cidade e do pagamento de diárias elevadas, fazem com que eles aumentem as jornadas de trabalho, em horários noturnos e de madrugada, e negligenciem suas defesas. Essas condições também tornam esse segmento mais vulnerável a doenças, acidentes de trânsito e envolvimento em atividades ilícitas (NASCIMENTO, 2010; MISSE, 1997).

Eles são alvo de agressões verbais de motoristas no trânsito e de colegas, vítimas de sonegação de pagamentos de corridas (“calote”) por passageiros e roubos por assaltantes oportunistas e profissionais. Enquanto as agressões verbais derivam da incivilidade do tráfego e das disputas com outros taxistas, a sonegação de pagamentos é praticada por passageiros sem dinheiro e mesmo delinquentes. Os roubos, que visam dinheiro, telefones celulares, DVDs, GPSs, aparelhos de música e os próprios automóveis são cometidos por delinquentes disfarçados de passageiros ou que agem de fora do táxi, forçando a entrada ou assaltando sem ingressar no veículo (PAES-MACHADO, 2005; NASCIMENTO, 2010). Os roubos dos carros são feitos para desmanche e venda de peças (PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009) ou para a prática de outros delitos e fugas e podem ser acompanhados pelo sequestro dos motoristas.

Todos os entrevistados sofreram calote; 56,10% foram roubados, 36,59% tiveram o carro roubado; e 12,20% foram roubados mediante sequestro. Em um estudo mais amplo, com 527 taxistas de Salvador (PAES-MACHADO e NORONHA, 2002), enquanto ofensas e xingamentos e a sonegação de pagamento atingiram, respectivamente, metade e mais da metade dos entrevistados dos distintos subgrupos de motoristas, o roubo incidiu mais sobre os motoristas não proprietários (26,3%) do que sobre os proprietários (17,6%). Os não proprietários também estão na frente dos proprietários nos quesitos extorsão (10,5% e 6,4%), ameaças (15,1% e 3,8%) e agressões físicas (6,8% e 3,6%):

Tabela 1 – Condição de Trabalho e Vitimização de Taxistas, Salvador, 2002 (%)

	OFENSAS E XINGAMENTO	CALOTE	EXTORSÃO	AMEAÇA	ROUBO	AGRESSÃO FÍSICA
PROPRIETÁRIOS	40,60	57,50	6,40	3,80	17,60	3,60
AUXILIARES	50,40	53,40	10,50	15,10	26,30	6,80

Fonte: Paes-Machado e Noronha (2002)

No que se refere à taxa de homicídios por 10 mil motoristas de táxi, ela atingiu 2,2 em 2004 e 6,2 em 2006, com queda em 2007 (2,2) e aumento para 3,1 em 2008. Enquanto uma parte dessas mortes foi atribuída às reações contra roubos e sequestros, a outra parte não esclarecida pode ter sido decorrente da escalada de retaliações violentas entre taxistas e delinquentes, e de disputas violentas ligadas ao envolvimento dos primeiros em atividades ilícitas (NASCIMENTO, 2010), um ponto crucial que não será tratado neste trabalho.

Defesas coletivas e redes de segurança

As defesas coletivas conformam um campo social e uma rede parcial de relações (HANNERZ, 1980) que, a exemplo das redes focalizadas (*issue networks*), é composta por muitos participantes com elevado grau de autonomia mútua, formas diferenciadas de acesso e flutuações frequentes de contatos (MARSH e RHODES, 1992). As redes de taxistas são formadas por laços sobrepostos de parentesco, conhecimento, territorialidade, filiação a cooperativas, associações e centrais de chamadas e pertencimento a grupos de vigilantes. Em contraste com o escopo limitado das redes de grupos específicos em áreas locali-

zadas (JOHNSTON e SHEARING, 2003; PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009), as redes dos motoristas integram, por meio de um vasto e diversificado sistema de comunicação, dezenas e centenas de taxistas, além de se conectarem também com grupos de moradores, comerciantes, policiais etc.

Conquanto as desigualdades de status e poder alimentem constantes conflitos entre os taxistas, os laços de reciprocidade, a construção emotiva do outro criminoso e o idioma apelativo da segurança ajudam, em especial nas situações de crise, a minimizar divergências e desenvolver ações consistentes (MARSH e RHODES, 1992; MANNING, 2006) em prol dos colegas. Quanto à mentalidade, as redes de segurança operam com a prevenção proativa, por meio da percepção visual e da estereotipagem, e a punição. Por sua vez, as tecnologias dessas redes são a territorialidade, a comunicação eletrônica, a mobilização e a retaliação. Embora tais tecnologias sejam aqui tratadas como defesas, elas são mais agregadas e polivalentes do que os tipos discretos propostos por Felson (2006). Mas a mais importante de todas as defesas coletivas é a própria rede de segurança que estrutura tanto a estas quanto às defesas individuais examinadas na segunda parte do artigo.

Territorialidade

As atividades e, por extensão, as redes de segurança dos motoristas se organizam em torno de dois grandes eixos socioespaciais e temporais: as corridas pelas ruas e as unidades territoriais representadas pelos pontos de táxi. Entendida como senso de controle, permanente ou temporário, sobre certos espaços e os recursos neles existentes, a territorialidade (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 2010; SMITH, 1986) relativa aos pontos é, sobretudo, uma matriz de defesas, pois agrupa os motoristas, intensifica a vigilância e viabiliza a seleção de passageiros².

No dia a dia, os pontos de táxi – permanentes e eventuais, regulamentados e informais, mais e menos frequentados – representam uma retaguarda estratégica: “Aqui é nosso porto; paramos para descansar e desgastar menos o carro” (VM, 60 anos, proprietário). Ou, também: “É importante porque é local de trabalho. Tem passageiro, o carro não desgasta e também eu descanso” (AS, 60 anos, taxista). Contribuindo, ao lado dos equipamentos de comunicação, para

2 Há em Salvador 289 pontos de táxi regulamentados, com 1.313 vagas, um número muito abaixo do que seria necessário para a frota atual de 6.992 veículos (NASCIMENTO, 2010).

a organização das rotinas, os pontos são locais de apoio, sociabilidade e vigilância. Não por acaso, muitos taxistas começam a jornada diária e aguardam a primeira corrida nos pontos, enquanto outros, que iniciam rodando por locais promissores, terminam passando uma parte do tempo, breve ou prolongada, nesses locais. Tanto os taxistas pertencentes às grandes cooperativas e associações quanto os clandestinos permanecem nos pontos esperando chamadas telefônicas e, no caso destes últimos, buscando passageiros.

Com respeito ao controle territorial, embora haja motoristas que circulam entre várias paradas, o grupo permanente, formado pelos “donos de ponto”, não permite o acesso a qualquer taxista aos pontos por eles controlados e nos quais, em certos casos, fazem investimentos, como compra de telefones coletivos, computadores e outros recursos. Quanto mais rentoso o ponto – a exemplo do do aeroporto –, mais exacerbado é o conflito territorial. Disso resultam brigas, vandalismo contra carros e agressões físicas entre motoristas. Apesar disso, a sociabilidade intensa e aberta desses pontos catalisa a formação e transformação de redes (HANNERZ, 1980), assim como contribui para a representação social dos taxistas como um grupo e uma força de dissuasão e proteção.

Os pontos também são postos privilegiados de observação da paisagem local de segurança. Estacionados ou em trânsito, os motoristas rastreiam seu entorno físico-social. À medida que se tornam conhecidos de moradores, lojistas e transeuntes locais, eles mapeiam rotinas, atividades normais e rotas de deslocamento (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 2010) dessas pessoas. Tal atividade tem pelo menos dois efeitos importantes: eles operam como vigilantes capazes (FELSON, 1986), agentes de policiamento, informantes privilegiados sobre tipos suspeitos, conselheiros e auxiliares da polícia na prevenção de situações indesejadas; e, ao lado disso, avaliam a demanda de serviço de transporte, planejam as corridas e selecionam com mais cuidado seus passageiros. “Com o tempo, a gente conhece quando a pessoa é daqui e vê logo quando as coisas levam suspeitas”. diz MJ, 52 anos, taxista. Entretanto, qualquer equívoco nessa escolha e o motorista arcará sozinho com as consequências, sobretudo quando perde contato com sua rede de segurança, com as consequências.

Comunicação eletrônica

A comunicação eletrônica favorece a coordenação e a padronização da atividade, contribuindo para a seleção de passageiros e, em certos casos, para o monitoramento das corridas e o alerta aos colegas. Os equipamentos de comunicação variam segundo a diferenciação sócio-ocupacional, preferências individuais e mudanças tecnológicas constantes, mas os telefones celulares têm primazia.

Conquanto o uso deste e de outros instrumentos venha mudando os serviços das centrais de chamada telefônica (*dispatchers*), estas continuam sendo importantes para a rede de comunicação e apoio dos associados. Ao modo de um filtro, as centrais atendem e encaminham as demandas dos passageiros para seus filiados. De forma simultânea, todos os membros recebem o chamado do serviço. Aqueles que se encontram nas proximidades do endereço do cliente comunicam à central que vão atender à chamada. Nessa situação, a corrida acontece de forma tranquila, pois o taxista não precisa avaliar a demanda para aceitar ou recusar a corrida, até porque muitos passageiros já estão cadastrados pelas centrais. Os taxistas filiados às centrais dotadas de rádio VHS ainda contam com a vantagem das suas corridas serem monitoradas do começo ao fim. Caso o motorista não comunique o final da corrida, a central entra em contato com ele para saber sua localização e situação. Como procedimento complementar, as centrais usam códigos para nomear motoristas, tipo de ocorrência, serviços públicos etc. Ainda que nas situações de roubos e sequestros os taxistas sejam forçados a desligar o rádio, não atender seus celulares e não emitir sinais luminosos, o fato de eles ficarem desconectados e sem atender aos apelos dos pares é suficiente para se acionar a operadora e outros motoristas.

Já entre os motoristas que não podem ou não querem pagar os serviços dessas centrais, o recurso ao celular é o meio por excelência de contato com passageiros e colegas. Um exemplo é o uso do celular para chamar aqueles que resolveram transportar passageiros suspeitos, mas que avisaram aos colegas para acompanharem a situação até o término da corrida (UT, 31 anos, proprietário). Entretanto, a proteção pelo celular pode ser neutralizada por assaltantes que empregam esse equipamento para enganar e coordenar roubos:

Tinha dois marginais que estavam assaltando taxistas sempre do mesmo jeito; pegavam corrida para aeroporto e chamavam pelo rádio no S [bairro]. Cada dia ele falava um nome diferente e endereço diferente. Foram mais de dez assaltos em cinco meses. (TE, 48 anos, taxista)

Do mesmo modo, um assaltante usa o celular para identificar e roubar um taxista que fez um saque bancário, e após isso fugiu em uma motocicleta de uma comparsa que o aguardava em um local combinado, conta LE, 45 anos, auxiliar.

Mobilização

A mobilização é influenciada pelos laços de reciprocidade, pela construção emotiva do outro criminoso e pelo idioma apelativo da segurança. O apoio aos colegas em perigo se assemelha à defesa social emergente (FELSON, 2006), mas também lembra as comunidades defensivas que se unem em função das ameaças práticas e simbólicas representadas pelo crime (CRAWFORD, 1997). As principais formas de mobilização são: a escolta, a busca de carros roubados, o apoio em conflitos interpessoais, o socorro de vítimas e os movimentos de protesto.

A escolta acontece quando um motorista decide transportar passageiros suspeitos, mas avisa aos colegas dos pontos para “ficarem de olho” na situação. Alguns taxistas seguem o carro e mantêm contato com o motorista até o fim da corrida. Caso o passageiro resolva “aprontar” com o taxista, os colegas acionam alguns protocolos próprios e específicos da rede. Por sua vez, a busca de carros roubados de colegas começa por iniciativa de conhecidos da vítima, mas termina incorporando, dentro da reciprocidade vigente nas redes, taxistas desconhecidos.

As situações de conflito interpessoal envolvendo taxistas, passageiros e outros motoristas motivam os taxistas a apoiar seus colegas e agir, às vezes de modo agressivo, contra os adversários. Foi o que sucedeu em outra cidade da região após três passageiros jovens, julgados suspeitos e descartados pelo motorista, não pagarem pelo trecho da corrida e, ainda por cima, jogarem uma pedra no para-brisa do carro. Em um revide desproporcional, típico do que chamamos aqui de comunidades ofensivas, o taxista sacou sua arma, atirou e feriu dois deles e seguiu em perseguição do terceiro que havia fugido, acompanhado pelos colegas de ponto de táxi (comunicação pessoal, 25/05/2012).

O socorro de colegas também envolve associados e não associados das centrais de chamadas telefônicas, que se mobilizam para identificar o ocorrido. Aqueles que recebem o sinal de alerta informam que vão verificar a situação, buscando manter contato com o taxista em dificuldade e outros taxistas que estejam nas redondezas.

As circunstâncias mais chamativas são táxis parados em lugares escuros ou pouco movimentados, nas margens da via principal ou em vias alternativas, com faróis acesos, luz interna apagada e mais de um passageiro. Eles também desconfiam de situações em que os motoristas evitem manter contatos.

Os protestos são feitos após assassinatos de taxistas. Reunindo dezenas de motoristas em diferentes pontos da cidade e, muitas vezes, nas imediações de prédios da Secretaria de Segurança Pública, esses protestos reivindicam proteção e segurança no trabalho (BRAGA, 2006). Embora não logrem respostas efetivas das autoridades, eles ampliam a representação social da categoria como um grupo coeso e uma força de dissuasão e proteção, disposta a enfrentar, com seus próprios meios, a delinquência.

Retaliação

A retaliação constitui uma inflexão dramática na mentalidade preventiva e proativa das redes de segurança (JOHNSTON e SHEARING, 2003). Ela se expressa em linchamentos esporádicos objetivando punir suspeitos de crimes, e dissuadir novos ataques contra os motoristas. Ao tempo que configura uma forma de promoção negativa da segurança (GODOY, 2006), a retaliação define as redes de segurança como comunidades ofensivas.

Entendido como um momento agenciador (*agentive moment*) ou de afirmação coletiva, o linchamento converte as múltiplas vulnerabilidades dos sujeitos em práticas de inscrição de signos de poder e desvio nos corpos de seus alvos (GODOY, 2006; PRATTEN, 2008). Sob justificativas claras ou ambíguas relativas à inoperância da polícia e importância da autoajuda (*self help*) em matéria de justiça, grupos de motoristas vigilantes empreendem ações vistas como um meio coletivo, rápido e eficiente de punição.

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. (MJ, 56 anos, taxista)

Como proceder nesse conflito sobre assuntos de vida e morte se o Estado, alvo da agressão, é intermitente? Os moto-

ristas deslocam suas emoções hostis para objetos representativos e simbólicos, mas reais, concretos e equivalentes do Estado, a quem se quer atingir. A invasão dramaturgicamente de prédios oficiais, a ocupação de espaços comuns, os atos de vandalismo contêm um quantum de catarse que serve para vocalizar sua sensação de desamparo e desassossego, alertar a opinião e as autoridades públicas para que promovam a segurança, e, ainda, para deixar claro aos predadores potenciais o custo elevado de ataques aos motoristas (GAMBETTA e HAMMIL, 2005).

Juntamente aos linchamentos discretos, longe do público e sem confronto com as autoridades, há ações espetaculares como a ocorrida em outra cidade baiana em 2004, quando taxistas invadiram uma delegacia, retiraram um suspeito de assassinato de um motorista que ali se encontrava preso, e depois o amarraram, arrastaram em um carro e o mataram (*A Tarde*, 03/02/2004). Tais ações, que rompem com a monotonia cotidiana, mobilizam os grupos heterogêneos componentes da categoria: “Nessa hora [*quando um motorista é morto*], todos os taxistas se unem. Não tem paraguaio [*taxista novato*], nem elite. Todos ajudam na busca e auxiliam no trabalho da polícia na busca do assassino” (CG, 55 anos, taxista). Nesse empreendimento, todos são bem-vindos, mesmo os novatos, que são tratados com dureza pelos veteranos.

A captura de suspeitos pode ser por flagrante ou por uma busca específica. O flagrante é exemplificado pela detenção de um casal de passageiros que, embora não tenha tentado nada, despertou suspeita e levou a que o taxista acionasse seus colegas, que interceptaram o carro e iniciaram o linchamento (blog *Plantão de Polícia*, 16/05/2012). Quanto à busca específica, algumas evidências mostram que a “caçada”, com toda a excitação que encerra, começa por iniciativa de taxistas mais decididos e conhecidos da vítima e passa, em seguida, a envolver grupos maiores.

Quando mataram nosso colega em D... Ele era uma pessoa tranquila, um pai de família, tava trabalhando de dia, pegaram ele na rodoviária, levaram para D e mataram sem necessidade. Juntos um grupo de 20 taxistas conhecidos dele e começou a caçada. No final, já tinha mais de 50 taxistas ajudando a polícia. Localizaram o carro e encontram dois suspeitos. Fomos todos pra lá pra linchar, mas a polícia já estava lá com eles e não deixou. Mas a vontade da gente era acabar com ele também. (CG, 55 anos, taxista)

Com respeito à participação de policiais, estes atuam como agentes públicos e como particulares, colegas, membros e simpatizantes de redes ocultas (WOOD e SHEARING, 2007) de vigilantes. De um lado, como agentes públicos, os policiais participam da busca dos suspeitos, mas impedem que os taxistas “acabem” com eles, sobretudo nas situações em que sua captura foi presenciada por terceiros e possa implicar em responsabilização. De outro, como membros ou simpatizantes das redes ocultas, há indícios de que eles entreguem os suspeitos aos vigilantes ou se omitam, por impotência ou simpatia, em relação aos atos de linchamentos.

Tinha dois marginais que estavam assaltando taxistas sempre do mesmo jeito, pegavam no S corrida para aeroporto e chamavam pelo rádio. Cada dia ele falava um nome 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 taxistas chegou antes da polícia e levou os dois para as dunas lá em A e lá baterem... E dizem que enterraram os dois vivos. (TE, 48 anos, taxista)

O balanço das defesas coletivas, que são constituídas e constituem as redes de segurança, levanta três aspectos. As evidências sugerem que, apesar ou por conta das disputas, o controle territorial dos pontos de táxi é uma defesa efetiva para os motoristas, em especial os filiados às cooperativas e grandes associações controladores dos pontos mais rendosos e seguros, e taxistas clandestinos que não podem pegar passageiros nas ruas. Quanto à comunicação eletrônica, suas enormes virtudes são empregadas tanto pelos motoristas como por seus predadores. A mobilização dos taxistas, por sua vez, demonstra o potencial agregador das práticas de segurança visando o outro criminoso. Em último lugar, o procedimento da retaliação violenta radicaliza o componente de dissuasão presente em outras defesas, configurando uma forma de promoção negativa da segurança. Entretanto, além de implicações normativas questionáveis, essa promoção negativa aumenta a escalada de violência entre motoristas e delinquentes, ampliando a insegurança que ela supostamente busca deter.

Defesas individuais

As defesas individuais são as mais comuns na atividade dos taxistas, em especial entre os que precisam ou preferem trabalhar nas ruas. Elas são acionadas no aqui e agora dos encontros profissionais, frequentes e fugazes – nas ruas, paradas e microespaços dos táxis –, para prever e responder prontamente aos comportamentos de uma ampla gama de estranhos (REINER, 2004). Apesar dessas especificidades, tais defesas são modeladas e contribuem para a modelagem de saberes locais, mapas mentais (JOHNSTON e SHEARING, 2003; REINER, 2004) e inteligência leiga partilhados pelas redes de segurança dos motoristas, um ponto pouco apreciado pelos autores (GAMBETTA e HAMMIL, 2005)³.

Como essa inteligência leiga está fundada na padronização ou estereotipagem da experiência, ela permite detectar ameaças e perigos que se encaixam em estereótipos, mas falha na identificação dos riscos que não se ajustam aos mesmos. Em outros termos, ao atribuir mais confiabilidade ou, inversamente, periculosidade a certos indivíduos e grupos do que a outros (REINER, 2004; GAMBETTA e HAMMIL, 2005), ela tende a operar, como veremos, com um *feedback* positivo ou autorreforçador.

Além de avaliação e monitoramento, as defesas individuais incluem a oposição física aos atacantes. Dado que a estratégia avaliação dos passageiros obedece a padrões distintos e complementares, ela foi desagregada em três planos específicos: espacial-temporal, sociodemográfico e pessoal. Com isso, buscamos articular aspectos tratados, mas não totalmente equacionados pelo estudo de Gambetta e Hammil (2005).

Avaliação sócio-espacial e temporal

Dirigindo seu táxi no continuum urbano, os motoristas transitam nas interseções de um universo com fronteiras fluidas, que delimitam com base em marcadores relativos aos locais de pedido e destino das corridas. Para tanto, levam em conta as experiências diretas e vicárias de vitimização, as informações sobre as facilidades para a ocorrência (ou prevenção) de ataques predatórios, os impactos das variações, sazonais e horárias, das atividades sobre a vigilância, e, ainda, os estereótipos acerca desses espaços (CRAWFORD, 1997; GAMBETTA e HAMMIL, 2005).

3 Conquanto essa modelagem social nem sempre seja reconhecida pelos motoristas e estes ressaltem apenas as potencialidades da intuição e do instinto, ou as contingências empíricas ("sorte"), o estudo confirmou o emprego recorrente desses esquemas pelos sujeitos.

Sob essa perspectiva, eles recusam passageiros em locais pouco movimentados, pouco iluminados e de má reputação, como veremos adiante, que aumentam as chances de encontros perigosos (PAES-MACHADO e LEVENSTEIN, 2004). Isso se aplica tanto às áreas centrais quanto aos bairros populares (ou periféricos). Mesmo que façam ponto durante o dia em algumas dessas áreas, eles as temem e evitam, salvo em circunstâncias determinadas, durante a noite por conta das alterações sofridas pelas mesmas nesse horário em termos de atividade, público e vigilância: “Faço ponto ali na Avenida V durante o dia, mas à noite só vou lá se algum cliente me chamar ou para levar alguém. Pegar passageiro de lá é perigoso, mas só à noite; durante o dia é beleza!” (JG, 45 anos, auxiliar).

Lugares com pouca luz são igualmente complicados, pois impedem a visualização dos sinais de risco e o esquema de percepção se debilita. A penumbra noturna, onde todos os gatos são pardos, favorece a generalização que limita a inteligência dos membros das redes. No escuro, como categorizar os maus gatos se todos são indistintos? Nesse jogo de luz e sombra – vulnerabilidade e risco – é preciso de luz para haver nuances e poder, enfim, identificar tipos suspeitos:

Era umas dez horas da noite, na avenida XB, e uma mulher acionou o táxi. Ela estava aparentemente sozinha. Quando parei, ela entrou e mais dois caras saíram, não se sabe de onde, e entraram no carro. Não deu outra: anunciaram o assalto. Levaram o dinheiro, celular... (PI, 45 anos, auxiliar)

Além de a condição feminina da passageira confundir o taxista, a pouca luminosidade do local facilitou a ocultação e a manobra de seus dois comparsas para entrar no táxi e roubar o motorista.

Para os sensores dos motoristas, o local de destino é um ponto crítico. A confiança é perturbada e, muitas vezes, desfeita, quando o destino final é uma suposta área de risco. Ainda mais quando uma súbita alteração de roteiro busca redirecionar a corrida para áreas pobres ou de má reputação (GAMBETTA e HAMMIL, 2005; MOREIRA DE CARVALHO e CORSO PEREIRA, 2006). Dependendo do bairro, recusam-se corridas até para mulheres, supostamente mais confiáveis, com negativas ou desculpas: “Outro dia chegou uma mulher jovem, até simpática, e queria ir para o Bairro BD. Fiquei desconfiado e disse a ela que estava esperando um cliente” (MJ, 56 anos, taxista)⁴. Em certos casos, aproxima-se de uma interdição: “Pra mim é proibido levar passageiro para algumas ruas: [*nomes de ruas*]. Só doido vai lá. Já fui, não vou mais” (MA, 50 anos, taxista).

4 Essas condutas contribuem para a restrição da oferta de serviços (ANDERSON, 1990; PAES-MACHADO e LEVENSTEIN, 2004), segregação sócio-espacial (MOREIRA DE CARVALHO e CORSO PEREIRA, 2006) e espiral de “guetização” (CRAWFORD, 1997) dessas áreas, mas geram oportunidades de mercado para taxistas e mototaxistas que vivem e trabalham em suas proximidades.

Essa seletividade espacial, contudo, nem sempre funciona. De um lado, a proximidade, as passagens e pontos de interseção (BRANTINGHAM e BRANTIGHAM, 2010) entre áreas julgadas seguras e inseguras possibilitam que passageiros burlam a vigilância dos motoristas, pedindo corridas para um tipo de área quando sua intenção, boa ou má, é chegar a outro. Ademais, a mobilidade intraurbana do crime facilita aos predadores pedirem corridas em locais insuspeitos para áreas igualmente insuspeitas, onde atacam os taxistas. De outro lado, a lucratividade de algumas dessas corridas para locais distantes, estimula sua aceitação, um ponto pouco examinado pelos autores (GAMBETTA e HAMMIL, 2005). Afinal, o risco é uma oportunidade, em se tratando do neoliberalismo.

Contudo, como, segundo foi apontado, as condutas de aceitação e aversão ao risco variam entre os subgrupos que conformam a categoria, o passageiro recusado – assim como o risco por ele representado – pode ser transferido para colegas necessitados ou “gananciosos”, que busquem aumentar seus rendimentos sem as devidas precauções: “Quando pedem uma corrida para um desses lugares, eu passo pro colega, arrumo uma desculpa e saio de baixo” (BT, 42 anos, taxista). Mas como dificilmente a aceitação de risco é incondicional, até esses motoristas estabelecem algumas condições para essas corridas – como o horário e o local até onde vão chegar – e intensificam as precauções no retorno.

Primeiramente, as corridas devem ser feitas entre 7h e 17h: “Durante o dia a gente roda pela cidade, mesmo nos bairros perigosos, mas à noite nem pensar” (MJ, 56 anos, taxista). Em segundo lugar, os taxistas determinam, mesmo sob reclamação do passageiro, o local até onde será feito o transporte, definindo, preferencialmente, o final do destino na via principal. É um modo de não adentrarem em ruas acidentadas e estreitas, muito comuns na cidade, e que obrigam os motoristas a reduzir a velocidade, tornando-os vulneráveis: “Não dá para dar partida e sair em uma velocidade que facilite a fuga do local” (VT, 56 anos, auxiliar). Ao lado disso e do desconhecimento para trafegar nessas áreas, a presença de suspeitos não permite sair do veículo e fugir a pé.

Tais corridas exigem investimentos táticos e psicológicos adicionais. O jogo de sempre, de identificar o risco no usuário, pode ser estressante, mas é acumulador de inteligência. Como um auditor, o motorista conserva a atenção no entorno, rastreando as ruas para identificar ame-

aças e perigos, como gente com arma em punho nas vias públicas (PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009). Também dependendo da área, o maior problema é o retorno. Como retornar com segurança, se o próprio passageiro o salvo-conduto? Assim como ele emprega sua inteligência para sobreviver no contexto de insegurança, reconhece nas redes criminosas a mesma competência de análise e decifração. Sem passageiro no carro, o taxista pode sugerir estar ali desempenhando outro papel e se tornará alvo do raio-x dos delinquentes locais.

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. 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 em que me sinto seguro. (JR, 33 anos, taxista)

A inteligência se transforma em cautela e eles circulam com os vidros dos carros fechados e as portas travadas, dirigindo em velocidade que não chame atenção, evitando buzinar e olhar para o interior de casas e bares, parando somente em último caso e não pegando passageiros: “Levar uma pessoa conhecida ou até que a gente não conheça, a gente leva. Mas, quando chega lá no bairro ‘boca quente’, aí é sair de fininho, pra não ser visto. E pedir a Deus pra sair logo” (JR, 27 anos, taxista).

Avaliação sócio-demográfica

Essa avaliação envolve definições de indivíduos e grupos como perigosos e evitáveis (SUTTLES, 1968; SMITH, 1986) segundo, como foi mencionado, saberes locais, mapas mentais e uma inteligência leiga, que refletem a estrutura de poder da sociedade e a forma como esta é filtrada pelas especificidades da atividade (REINER, 2004). Tal avaliação é feita com base na visualização de traços extrínsecos, facilmente identificáveis, dos usuários, como classe, gênero, geração e estilo cultural (SMITH, 1986; GAMBETTA e HAMMIL, 2005).

Nessa linha de raciocínio, os motoristas evitam pegar passageiros jovens, adolescentes, do sexo masculino e em grupo (GAMBETTA e HAMMIL, 2005; NASCIMENTO, 2010; SILVA NETTO, 2011). Apesar de nem sempre admitirem abertamente, o baixo status social e a pele escura são objeto de restri-

ção. No que diz respeito ao estilo cultural, os taxistas suspeitam de passageiros cujas roupas folgadas sugerem a ocultação de armas (PAES-MACHADO e LEVENSTEIN, 2004). A desconfiança se estende a chapéus e bonés usados para cobrir o rosto (GAMBETTA e HAMMIL, 2005), e às sacolas e mochilas: “Não permito que o passageiro entre com mochila nas costas. Ele pode muito bem esconder uma arma” (EP, 38 anos, auxiliar). Em certas situações, os taxistas, atuando mais uma vez como agentes de policiamento, pedem aos passageiros para revistar e manter suas mochilas (ou sacolas) nas costas, bem como para sentar ao lado deles para melhor vigiá-los.

Tendo em vista que conjuntos de traços são mais relevantes nessa avaliação do que traços isolados (GAMBETTA e HAMMIL, 2005), os passageiros com mais chances de ser recusados são os mesmos que se enquadram nos tipos suspeitos da polícia (REINER, 2004): homens, jovens, pobres, negros, com trajés esportivos ou mal vestidos. Ou, segundo outro taxista: “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 vai ser um ‘birro’ [*sonegação de pagamento*]”. Assim, chamou atenção de um dos pesquisadores, certa feita, a advertência de um motorista que não parava o carro “para qualquer mão negra estendida na rua”. A sentença provocou perplexidade tanto porque quem a vocalizou integra uma categoria profissional composta majoritariamente de negros-mestiços, como por reverberar a tônica cruel da cor da pele dos usuários. “Qualquer mão negra” remete ao acirramento das tensões raciais resultantes da ansiedade associada ao crime e da mobilidade social. À medida que modifica a posição, lugares e imagens da população negra no espaço social – via inclusão no consumo de bens e estímulo para a adoção de posturas assertivas –, a mobilidade precipita reações de estranhamento e hostilidade.

Acostumados a associarem confiabilidade com status, além da presença da má-fé no jogo social, os motoristas testam os mecanismos de generalização que lhes permitem discernir intenções. Ao lado dos erros derivados de limitações perceptivas, preconceitos e falta de sintonia com a mobilidade social da população negra, esses mecanismos não captam as ambiguidades de usuários que parecem, mas não são corretos. Estamos falando de uma gama diversificada de indivíduos que, apesar de ou por causa da exibição de atributos positivos de confiança – pele clara, aparência convencional, jeito de bons consumidores e mulheres –, evidenciam

os limites dessa inteligência leiga. Isso vale para usuários de classe média que usam seu status social para neutralizar os sensores, so-negar o pagamento das corridas e evitar reações dos motoristas.

A gente não tem como adivinhar. Geralmente os caloteiros são pessoas inteligentes, vão enrolando com conversa boa. São geralmente bem-falantes, de classe média. Em C [*bairro de classe média*] é danado pra acontecer, parece que eles têm facilidade de sumir por aquelas ruas. (NE, 56 anos, taxista)

Também vale para passageiros arrumados que, mediante a manipulação do estereótipo, pegam, sem problemas, táxis e, em seguida roubam à mão armada os motoristas. Outro limite desses mapas mentais é o sexo e os papéis de gênero. Conquanto a participação de mulheres em crimes contra taxistas, como autoras ou comparsas (“iscas”), venha aumentando as restrições contra as passageiras, o fato de a atuação ser inferior à dos homens (WALKLATE, 2001) leva os motoristas a continuar atribuindo maior confiabilidade a elas. Isso não significa isenção de checagem de atributos idênticos aos que vimos até aqui: status social, locais de pedido e destino das corridas, presença e tipo dos acompanhantes etc.

Avaliação pessoal

Dada a indisponibilidade geral de informações pessoais na maioria dos encontros urbanos (SMITH, 1986; HANNERZ, 1980), antes de aceitar corridas os taxistas também examinam a pessoa e a circunstância da solicitação de seu serviço. Quando são identificados aspectos considerados de risco, eles ampliam a verificação, buscando outros sinais, convergentes ou divergentes, para levantar ou baixar sua guarda (NASCIMENTO, 2010). Tal verificação é centrada em sinais corporais (GAMBETTA e HAMMIL, 2005) que, confirmando os estereótipos, negativos e positivos, pode tanto acertar, quanto exagerar ou ignorar ameaças e perigos.

A avaliação começa quando os taxistas estão circulando, parados na rua ou aguardando nos pontos de táxi. No jogo entre as dimensões simultâneas do ver e do olhar, enquanto o primeiro cria a cena, o segundo organiza a perspectiva e estrutura a cena (CORREIA, 2012) cujo centro é o “modo de chegar” e a “cara” do passageiro: a abordagem, o rosto e o olhar, e outros meios de expressão. Quando os motoristas estão circulando, uma técnica utilizada, em especial, no horário noturno, mas não citada por

Gambetta e Hammil, é parar o carro a uma certa distância dos passageiros para avaliá-los melhor (SILVA NETTO, 2011). Por sua vez, quando estão nos pontos, eles têm mais condições de observar os que chegam para pedir corridas. Além de disporem de mais tempo, os motoristas que transitam nesses pontos conhecem, como vimos, as rotinas dos moradores e transeuntes locais, e contam com o aval dos colegas de ponto para também examinar os passageiros e aceitar ou negar corridas. O papel de observador e a necessidade de auditar os riscos se incrementam como uma função a ser agregada e compartilhada com os demais pares. Além da competência de observar, o compartilhamento das percepções e informações aumenta a coesão das redes de segurança.

Eu fico de fora do carro conversando com o colega quando estou na fila lá do Q. 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 de despistar e recusar a corrida. Quando estou no ponto do shopping S [*uma área de classe média*], fico tranquilo, posso até ficar dentro do táxi. A clientela lá é boa. A gente às vezes se engana, mas a maioria das vezes dá certo. (MJ, 56 anos, taxista)

Entre os passageiros malvistas estão aqueles que chegam correndo e assustados, ou apresentam sinais de irritabilidade, impaciência e confusão mental etc.: “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” (LL, 42 anos, taxista). Por sua vez, quando os passageiros estão mais próximos e podem ser observados em detalhe, a atenção se volta para o rosto e o olhar, como lócus de observação e metáforas da decifração. Ao agirem assim, eles supõem que o rosto é mais a pessoa do que qualquer outra coisa, pois revela quem é, de onde vem e suas práticas. A expressão facial confirma ou nega outros sinais transmitidos pelo ator, permitindo ao interlocutor anteciper seus cursos de ação. A atitude de ocultar o rosto durante uma interação gera, portanto, desengajamento do outro: “Quem vem com boas intenções não precisa esconder o rosto. Se quer esconder é para não ser visto, reconhecido. Não é boa coisa” (ET, 41 anos, taxista). Novamente aqui, os motoristas antipatizam com chapéus e bonés, que facilitam o anonimato.

O olhar que compõe, mas guarda autonomia em relação à face, também é objeto de uma avaliação específica. Partilhando a crença de que o olhar é um revelador das intenções, os taxistas não hesitam em “encarar” os usuários: “Olhar no olho é importante para verificar as intenções do passageiro. Aquele que fica fugindo ao olhar para ele dá para ficar desconfiado” (RA, 55 anos, taxista auxiliar). Daí a atitude do passageiro de “fugir” do olhar ou “olhar com medo” ser interpretada como um mau sinal, um motivo de alerta e uma justificativa para negar ou interromper uma corrida:

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. (FR, 60 anos, taxista)

Além das expressões corporais, os motoristas prestam atenção nas verbalizações dos usuários. Já no primeiro contato direto do passageiro com o taxista, que costuma tratar do destino da corrida, o motorista tem a primeira oportunidade de conhecer a linguagem, a entonação e outras manifestações. Nessa linha, é possível que ele indague, mais de uma vez, acerca do local e do roteiro desejados para saber se o indivíduo tem realmente um lugar para ir, deseja fugir de algum malfeito ou está mal intencionado (SILVA NETTO, 2011).

Monitoramento

Considerando a aparente simetria social, artificialmente compactada, o microespaço do carro, entre o motorista e o passageiro, a corrida não consiste apenas no deslocamento de corpos de um lugar para outro, mas em um trânsito entre lugares e posições entre eles. Via recurso de linguagem, o taxista deve refazer a assimetria respeitosa, sinalizar os reconhecimentos de posições e expressar outros códigos de distanciamento. O monitoramento é feito nesta copresença que torna os atores mais acessíveis, disponíveis e sujeitos a avaliações mútuas. Ao mesmo tempo que o procedimento dá continuidade à avaliação pessoal, ele pode levar os motoristas a acionar defesas adicionais.

Esse monitoramento passa por observação e conversa. Auxiliado pela proximidade física e por recursos ópticos, o motorista busca “sentir o clima” do passageiro: “Observo pelo retrovisor, puxo conversa, pois aí eu consigo saber

qual é a do cara. Se ele não conversar, eu fico mais ligado” (NM, 40 anos, taxista). Em certos casos, o passageiro muito calado, que entra no carro, diz o destino desejado e não alimenta conversa, gera desconforto e, dependendo da pessoa, suspeita: “Boto o olho, quando [*o passageiro*] está dentro do carro procuro conversar. Quando o cara é vagabundo, ele não conversa, fica olhando para os lados. Eu desconfio e fico ligado” (NI, 38 anos, taxista). Nas denominadas corridas mal-assombradas (*haunted fares*), nas quais o motorista já começa desconfiado, ele tem mais razão para interpelar o passageiro (SILVA NETTO, 2011). Mais do que qualquer outra coisa, a conversa é um pretexto para o passageiro manifestar alterações gestuais. A *body language* constrange a oralidade e, muitas vezes, é mais reveladora. Na falta de informações substantivas, os códigos da gestualidade podem conter pistas: o motorista, desafiado pela esfinge dos riscos, tenta decifrar para não ser devorado. É difícil esconder, entre outras coisas, a taquicardia, a sudorese, a jugular pulsando, as mãos nervosas. Entretanto, além de gestos idênticos terem significados distintos em contextos diferentes, o autocontrole individual e a manipulação do estereótipo para não “dar bandeira” de suspeito podem tornar todo esse esforço inócuo, enganoso ou contraproducente, o que não é devidamente considerado pelos autores que trataram dessa questão (GAMBETTA e HAMMIL, 2005; NASCIMENTO, 2010; SILVA NETTO, 2011).

O alarme é disparado por passageiros que têm comportamentos e conversas estranhas, aparentam estar sob efeito de drogas, pedem mudanças de itinerário para locais julgados perigosos (SILVA NETTO, 2011) ou não logram fazer o motorista baixar a guarda, por influência do estereótipo. Este último caso foi relatado por um de nossos alunos, negro com *dread lock*, que, em uma corrida noturna, foi obrigado a sair do táxi, em um local desértico, por uma suspeita injustificada. Ou seja, caso fiquem contrariados ou alarmados, os motoristas usam o expediente de encerrar a corrida, muitas vezes de forma abrupta, e pedir aos passageiros para pagar o que devem e sair do carro. Para tanto, eles param em locais frequentados pelo público, taxistas e policiais para prevenir e responder, como já vimos, às possíveis reações negativas dos usuários descartados.

Oposição

De todas as defesas, a oposição (FELSON, 2006) é a mais arriscada e também incomum, pois pode desencadear, a exemplo dos roteiros (*scripts*) de encontros perigosos, sequências de ações imprevisíveis e culminar em finais desastrosos para os participantes (PAES-MACHADO e LEVENSTEIN, 2004). A oposição se expressa em fugas e lutas corporais com delinquentes nas ruas ou dentro do microespaço dos táxis.

Afora se preocuparem com falsos passageiros, os taxistas ficam atentos, assim como outros motoristas, para predadores que atuam nos sinais de trânsito. As vantagens ecológicas desses espaços para os crimes de rua, a exemplo da redução da automobilidade, falta de vigilância e existência de rotas de fuga, têm contribuído para a proliferação de assaltos nessas áreas (PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009). Ainda que mantenha os vidros dos carros fechados, estes podem ser quebrados com murros, pedras ou outros meios. Uma vez ameaçados, os motoristas entregam seus pertences a assaltantes que desaparecem rapidamente ou vão buscar novas vítimas nas fileiras de carros. Como meio de gerenciamento do perigo e diminuição dos prejuízos, muitas pessoas carregam bolsas e carteiras com pequenas quantias de dinheiro (GAMBETTA e HAMMIL, 2005; PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009) e até celulares baratos para assaltantes.

Alguns motoristas, mesmo arriscando ser alvejados, empreendem fugas. Foi o caso de um taxista que, ao perceber a aproximação de um homem armado durante a parada em um sinal de trânsito, avançou o sinal vermelho e fugiu em alta velocidade. Quanto às reações de taxistas sob o domínio de assaltantes e sequestradores, há motoristas que aproveitam locais com movimentação de pessoas para parar e fugir do carro. As colisões intencionais também são um meio para viabilizar fugas. Por mais estranha que pareça, esta modalidade extrema de defesa é acionada para enfrentar situações igualmente extremas. Tal defesa exige a escolha do lugar, do momento e do ângulo certos da colisão, sem esquecer a rapidez para fugir do táxi. O problema é que afora se arriscarem, os motoristas também arriscam a integridade de terceiros.

Em último lugar, a luta corporal com assaltantes também é uma forma de defesa extrema, porém mais conhecida. O seu emprego é motivado por um misto de avaliações positivas das chances de sucesso e reações emocionais (PAES-MACHADO e LEVENS-TEIN, 2004; PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009) em situações desvantajosas, nas quais os taxistas se encontram: na direção do veículo, sentados de costas para o agressor e desarmados.

O balanço das defesas individuais salienta três aspectos que minam sua efetividade: as pressões econômicas, os condicionantes socioespaciais e os limites incontornáveis da inteligência leiga no campo da segurança. As pressões econômicas são péssimas “conselheiras”, pois comprometem a avaliação e limitam a margem de manobra, levando os motoristas a aceitar, apesar das contraindicações, passageiros duvidosos e corridas perigosas. Entretanto, para diminuir essa pressão, os taxistas desenvolvem modalidades de transferência informal e aceitação condicional de risco entre eles, outro ponto pouco abordado por Gambetta e Hammil. Por sua vez, os condicionantes socioespaciais da atividade – relativos à proximidade entre áreas seguras e inseguras, e à mobilidade intraurbana da delinquência – neutralizam parte do esforço empreendido para circular em áreas seguras.

Quanto à inteligência leiga dos taxistas, dependente da percepção visual e de estereótipos, ela decifra perfis e características padronizadas pelas redes de segurança. Contudo, deixa escapar ameaças e perigos específicos que não fazem parte desse figurino ou somente são identificáveis mediante uma inteligência especializada fundada em bancos de dados (*database*) de suspeitos, de que nem os motoristas nem a própria polícia – também tributária de estereótipos – dispõem. Na falta desse recurso, os motoristas fazem o máximo com a ajuda do “olhômetro” e dos “esquemões” de atribuição de confiabilidade (e periculosidade), com todas suas vantagens e desvantagens. Daí as brechas crônicas na segurança da categoria e o ceticismo saudável de seus membros quanto à eficácia dessa farmacopeia caseira contra os males da insegurança: “A gente nunca sabe quando a pessoa é de confiança ou não. As aparências nem sempre provam alguma coisa. Nessa hora temos que correr o risco. Até hoje tive sorte, mas outros colegas meus, não” (MA, 45 anos, auxiliar). Ademais, essa inteligência leiga, assim como a inteligência especializada no campo da segurança, é comprometida pelas potencialidades de novas ameaças que, representadas por contingências empíricas, efeitos não antecipados e espirais de violência, restringem sua efetividade e demandam esforços adicionais para serem conhecidas e gerenciadas pelos atores (JOHNSTON e SHEARING, 2003; ZEDNER, 2009).

Conclusões

No contexto aqui estudado, tal como em qualquer outro do mundo e reconhecidas as diferenças socioculturais, os taxistas lidam com ameaças e perigos derivados de seu trabalho móvel, solitário e fisicamente próximo de estranhos. Em contraste com os riscos de falhas operacionais, equipamentos defeituosos e vazamentos químicos, a questão aqui colocada, tal como em outros serviços, decorre do relacionamento com o público e de suas implicações em termos de encontros produtivos e prazerosos, mas também estressantes e traumáticos (NIOSH, 1996).

Conseqüentemente, ao lado da sua atividade específica – de condução motorizada de pessoas, valores e pertences próprios e de terceiros –, eles são forçados a realizar um incessante trabalho de segurança a fim de lidar com a confiabilidade e com a periculosidade dos passageiros. Ou seja, embora esses motoristas, que uma vez foram denominados de caubóis do asfalto, utilizem serviços públicos e privados de segurança, eles contam, fundamentalmente, com suas próprias forças, defesas e redes de segurança para se proteger. Longe de ser uma singularidade do contexto examinado, tal comportamento é compatível com a tendência neoliberal mais ampla de responsabilização das vítimas potenciais de crimes (CRAWFORD, 1997; PAES-MACHADO e NASCIMENTO, 2011).

Os resultados deste estudo apontam, entretanto, alguns efeitos da diferenciação sociocupacional sobre a vulnerabilidade e as defesas acionadas pelos diferentes grupos de taxistas. Apesar da relevância geral dos laços de reciprocidade, do significado emotivo do outro criminoso e do idioma apelativo da segurança para a construção de comunidades ofensivas, tal diferenciação leva a que os proprietários e motoristas de cooperativas contem com defesas mais efetivas (FELSON, 2006) e sejam menos vulneráveis ao crime do que os auxiliares. Diferentemente destes, os proprietários tendem a limitar suas jornadas de trabalho e evitar trabalhar nos horários mais perigosos da noite e da madrugada. Quanto aos motoristas de cooperativas e grandes associações, as evidências sugerem que o controle territorial por eles exercido sobre pontos de táxi seguros reduz a vulnerabilidade e minimiza o uso de outros procedimentos. Porém, para o grande número de taxistas que não transfere o risco para outros ou não atua nessas bolhas de segurança, a situação é distinta, pois eles precisam lançar mão, com resultados desiguais, de várias dessas defesas para reduzir a exposição, aumentar o controle espacial-temporal e intensificar os níveis de vigilância.

O contraste entre as defesas coletivas e as defesas individuais evidenciou os nexos internos e “externos” de complementaridade e articulação entre as mesmas. Além das defesas coletivas respaldarem as individuais, elas modelam – por meio da inteligência leiga fundada na visão e na estereotipagem – a avaliação e o monitoramento dos passageiros e corridas de táxi. Inversamente, os encontros perigosos dos motoristas, bem ou malsucedidos, produzem narrativas que atualizam o saber local e orientam a atuação das redes de segurança. Efetivamente, tais encontros geram duas narrativas interligadas: os retratos falados e os relatos de precaução (*cautionary tales*) (MOORE, 2009). Os primeiros descrevem tipo físico, modos e locais de atuação de predadores de taxistas. Tais retratos são feitos e transmitidos no calor dos eventos para alertar os colegas e, em casos de ataques repetidos, encontrar e retaliar os suspeitos. O outro tipo de narrativa registra as circunstâncias de ataques e as posturas dos motoristas face aos mesmos, e contribui – ao modo de um *feedback* negativo ou autocorretivo incipiente – para o aprimoramento dos saberes e práticas defensivas.

Além de qualquer dualismo entre os dois conjuntos de procedimentos, ambos remetem ao papel especial das redes de segurança na produção, acumulação e difusão de inteligência leiga, preventiva e proativa. Nessa trama quase inextrincável de ações, o papel de observador e auditor de riscos se incrementa como uma função a ser agregada e compartilhada, fortalecendo microprocessos grupais que conformam essas redes. Com lentes sistêmicas, podemos arriscar dizer que essa inteligência caseira é constituída de sinapses de percepção de cenários e atores urbanos. Como observadores privilegiados de um ponto de vista móvel, com perspectiva do que está a sua frente, mas também com reminiscência de quem utiliza constantemente o espelho retrovisor, os taxistas produzem um saber que nutre não somente sua rede de autodefesa, mas também as redes estatais, paraestatais e delituosas (comunicação pessoal, 20/07/2012). Ademais, tais redes operam como nódulos de governança que acumulam discernimentos e soluções de sobrevivência eficazes que escapam ao governo estatal. Talvez resida aí a reelaboração da semântica da segurança (JOHNSTON e SHEARING, 2003; ZEDNER, 2009).

Ainda como parte das suas atividades, as redes de motoristas também desenvolvem uma promoção negativa da segurança mediante retaliações que, espelhando-se nos elevados níveis de violência oficial e interpessoal existentes, levanta as questões-chave da responsabilidade legítima e da prestação de contas pelo uso da força (GODOY, 2006; CRAWFORD, 1997). Entendendo, porém, que o uso particularista da coerção não é uma exclusividade dos taxistas, pois está amplamente difundido entre outras redes não estatais, paraestatais e estatais, cabe finalizar dizendo que o grande desafio para elas, assim como para a sociedade abrangente, nesse segundo decênio do século XXI, é a pacificação, ao modo do que já acontece nos lugares civilizados do mundo, da regulação dos conflitos e do crime. Sob essa ótica, as redes de segurança em tela precisam ser compatibilizadas com uma governança ampliada, justa e democrática da segurança.

Gobernanza multicentrica y redes de seguridad de taxistas examina las relaciones entre defensas anticrimen y redes de seguridad de taxistas de Salvador a partir de datos provenientes de entrevistas, observación directa y análisis de artículos periodísticos, apuntando la influencia de la diferenciación ocupacional sobre las defensas empleadas, que constituyen y son constituidas por las redes de seguridad. Esas redes desempeñan un papel decisivo en la generación, operación y articulación de defensas colectivas e individuales e influyen en la imaginación y construcción social de esos agentes de seguridad como comunidades ofensivas que necesitan ser compatibilizadas con una gobernanza ampliada, justa y democrática de la seguridad.

Palavras chave: taxistas, prevenção del crimen, mentalidad, redes de seguridad, gobernanza multicentrica

EDUARDO PAES-MACHADO (epaesm@gmail.com) é professor associado do Departamento de Sociologia e Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal da Bahia (UFBA, Brasil). É doutor em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp, São Paulo, Brasil) e mestre em Analyse Regionale et Aménagement de L'Espace pela Université de Paris 1. Tem graduação em ciências sociais pela UFBA.

ANA MÁRCIA NASCIMENTO (anamarciadnn@gmail.com) é professora assistente da Escola Bahiana de Medicina e Saúde Pública e técnica do Centro Estadual de Referência em Saúde do Trabalhador (Cesat, Bahia, Brasil). Tem doutorado e mestrado em saúde pública pelo Instituto de Saúde Coletiva da UFBA.

Referências

- ATARDE. (03/02/2004), “Taxistas lincham criminoso”. A Tarde, Salvador.
- BLOG PLANTÃO DE POLÍCIA. (16/05/2012), “Acusado de assalto é linchado antes de ser preso”. Disponível (on-line) em: <http://centraldepoliciafsa.blogspot.com.br/2012/05/acusado-de-assalto-e-linchado-antes-de.html>
- BRAGA, Ivana. (16/02/2006), “Taxistas fazem protesto pedindo mais segurança”. A Tarde, Salvador. Disponível (on-line) em: <http://atarde.uol.com.br/noticia.jsf?id=646297>
- BRANTINGHAM, Patricia L. [e] BRANTINGHAM, Paul J. (2010), “Nodes, Paths and Edges: Considerations on the Complexity of Crime and the Physical Environment”. Em: ANDERSEN, Martin A; BRATINGHAM, Paul J. [e] KINNEY, J. Bryan. *Classics in Environmental Criminology*. Boca Raton (EUA), CRC Press, pp. 273-310.
- CORREIA, Mônica Palacio de Barros. “Tecendo as malhas do véu”. *Interseção Psicanalítica do Brasil*. Disponível (on-line) em: <http://www.interseccaopsicanalitica.com.br/int-antigo/art029.htm>
- CRAWFORD, Adam. (1997), *The Local Governance of Crime: Appeals to Community and Partnerships*. Oxford/ Nova York, Oxford University Press.
- DUPONT, Benoît. (2006), “Power Struggles in the Field of Security: Implications for Democratic Transformation”. Em: WOOD, Jennifer [e] DUPONT, Benoît. *Democracy, Society and the Governance of Security*. Nova York, Cambridge University Press, pp. 86-110
- FELSON, Marcus. (1986), *Crime and the Everyday Life*. Thousand Oaks (EUA), Pine Forge Press.
- _____. (2006), *Crime and Nature*. Thousand Oaks (EUA)/ Londres/Nova Deli, Sage.
- GAMBETTA, Diego [e] HAMMIL, Heather. (2005), *Streetwise: How Taxi Drivers Establish Their Customers’ Trustworthiness*. Nova York, Russel Sage Foundation.
- GODOY, Angelina Snodgrass. (2006), *Popular Injustice: Violence, Community, and Law in Latin America*. Stanford, Stanford University Press.

- GOFFMAN, Erving. (1963), *Behavior in Public Places: Notes on the Social Organization of Gatherings*. Glencoe (EUA), Free Press.
- JOHNSTON, Les. (1996), "What Is Vigilantism?" *British Journal of Criminology*, Vol. 36, nº 2, pp. 220-236.
- _____ [e] SHEARING, Clifford. (2003). *Governing Security: Explorations in Policing and Justice*. Nova York, Routledge.
- HABERMAS, Jürgen. (1987), "A nova intransparência: A crise do Estado de bem-estar social e o esgotamento das energias utópicas". *Novos Estudos Cebrap*, nº 18, pp.103-114.
- HANNERZ, Ulf. (1980), *Exploring the City: Inquiries Toward an Urban Anthropology*. Nova York, Columbia University Press.
- HAINES, Fiona [e] CAHILL, Georgina. (1996), *Survey of Victorian Taxi Drivers: Towards a Safer Work Environment for Victorian Taxi Drivers*. Victoria (AUS), Safety Committee.
- LOADER, Ian [e] WALKER, Neil. (2006). "Necessary Virtues: The Legitimate Place of the State in the Production of Security". Em: WOOD, Jennifer [e] DUPONT, Benoît (orgs). *Democracy, Society and the Governance of Security*. Nova York, Cambridge University Press, pp. 165-195.
- MANNING, Peter K. (2006), "Two Case Studies of American Anti-Terrorism". Em: WOOD, Jennifer [e] DUPONT, Benoît. *Democracy, Society and the Governance of Security*. Nova York, Cambridge University Press, pp. 52-85.
- MARSH, David [e] RHODES, Rod A.W. (1992), "Policy Communities and Issue Networks: Beyond Typology". Em: *Policy Networks in British Government*. Oxford, Clarendon Press, pp. 249-268.
- MISSE, Michel. (2007), "As ligações perigosas: Mercados ilegais, narcotráfico e violência no Rio de Janeiro". *Estudos Avançados*, Vol. 21, nº 61, pp. 139-157.
- MOREIRA DE CARVALHO, Inaiá [e] CORSO PEREIRA, Gilberto (orgs). (2006), *Como anda Salvador e sua região metropolitana*. Salvador, Editora da UFBA.
- MOORE, Stuart E. H. (2009), "Cautionary Tales: Drug-Facilitated Sexual Assault in the British Media." *Crime Media Culture*, Vol. 5, nº 3, pp. 305-320.
- NASCIMENTO, Ana Márcia Duarte Nunes. (2010), "Baixando a guarda, levantando a guarda: Um estudo sobre as defesas contra a violência entre motoristas de táxi em Salvador". Tese (doutorado), UFBA.

- PAES-MACHADO, Eduardo [e] NORONHA, Ceci Vilar. (2002), Indicadores de vitimização de motoristas de táxi de Salvador. Salvador, Instituto de Saúde Coletiva, UFBA.
- PAES-MACHADO, Eduardo [e] RICCIO-OLIVEIRA, Maria Angélica. (2009), “O jogo de esconde-esconde: Trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador”. RBCS, Vol. 24, nº 70, pp. 91-106.
- PAES-MACHADO, Eduardo [e] NASCIMENTO, Ana Maria. (2011), “Bank Employees Don’t Go to Heaven: Processes of Victimization of Bank Employees for Violent Crimes”. Em: HUTCHERSON, Audrey N. (org). *Psychology of Victimization*. Nova York, Nova Science, pp. 81-106.
- PRATEN, David. (2008), “The Thief Eats His Shame: Practice and Power in Nigerian Vigilantism”. *The Journal of the International African Institute*, Vol. 78, nº 1, pp. 64-83.
- REINER, Robert. (2004), *A política da polícia*. São Paulo, Edusp.
- RHODES, Tim. (1997), “Risk Theory in Epidemic Times: Sex, Drugs and the Social Organization of Risk Behavior”. *Sociology of Health and Illness*, Vol. 19, pp. 208-227.
- SANDERS, Teela. (2005), *Sex Work: A Risky Business*. Portland, Willan.
- SILVA NETTO, Gilberto da Motta. (2011), “Taxiando em Recife: Vulnerabilidade, avaliações e estratégias de autoproteção”. XXVIII Congresso Internacional da Alas, UFPE, Recife, Pernambuco.
- SMITH, Susan. (1986), *Crime, Space and Society*. Cambridge, Cambridge University Press.
- STENNING, Philip C. (1995), *Fare Game, Fare Cop, Victimization of, and Policing by, Taxi Drivers in Three Canadian Cities*. Toronto, Centre of Criminology of the University of Toronto.
- SUTTLES, Gerald D. (1968), *The Social Order of the Slum: Ethnicity and Territory in the Inner City*. Chicago, Chicago University Press.
- ZEDNER, Lucia. (2009), *Security*. Nova York, Routledge.
- WALKLATE, Sandra. (2001), *Gender, Crime and Criminal Justice*. Portland, Willan.
- WOOD, Jennifer [e] SHEARING, Clifford (2007), *Imagining Security*. Portland, Willan.
- _____ [e] DUPONT, Benoît. (2006), *Democracy, Society and the Governance of Security*. Nova York, Cambridge University Press.