

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

Sabrina Rech

**Trabalho Imaterial e Medo na Sociedade Líquido-Moderna: estratégia de
inventar a vida de taxista**

Porto Alegre

2015

Sabrina Rech

Trabalho Imaterial e Medo na Sociedade Líquido-Moderna: estratégia de inventar a vida de taxista

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Carmem Ligia Iochins Grisci

Porto Alegre

2015

CIP - Catalogação na Publicação

Rech, Sabrina
Trabalho Imaterial e Medo na Sociedade Líquido-
Moderna: estratégia de inventar a vida de taxista /
Sabrina Rech. -- 2015.
148 f.

Orientador: Carmem Ligia Iochins Grisci.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Escola de Administração, Programa
de Pós-Graduação em Administração, Porto Alegre, BR-RS,
2015.

1. Sociedade Líquido-Moderna. 2. Medo. 3. Trabalho
Imaterial. 4. Estratégia de Inventar a Vida. 5.
Taxista. I. Grisci, Carmem Ligia Iochins, orient.
II. Título.

SABRINA RECH

Trabalho Imaterial e Medo na Sociedade Líquido-Moderna: estratégia de inventar a vida de taxista

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Carmem Ligia Iochins Grisci

Conceito final:

Aprovado em:de.....de.....

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Álvaro Roberto Crespo Merlo – PPGPSI/UFRGS

Prof. Dr^ª. Elaine Di Diego Antunes – PPGA/UFRGS

Prof. Dr^ª. Janine Kieling Monteiro – PPGP/UNISINOS

Orientadora: Prof. Dr^ª. Carmem Lígia Iochins Grisci

Dedico esta dissertação aos meus pais, por serem meu porto seguro, minha fonte de sabedoria, coragem e força. Ao meu noivo, Gustavo, pela dedicação, por estar ao meu lado em todos os momentos da vida, e por ser minha fonte de amor e inspiração.

AGRADECIMENTOS

Agradeço com todo meu coração aos meus pais. À vocês meus agradecimentos são infinitos. Obrigada pela força que sempre me deram, por serem meus maiores torcedores, e por serem meus grandes exemplos de vida. Agradeço ao meu irmão por estar sempre ao meu lado quando eu realmente preciso, pelos inúmeros aprendizados, conselhos e pelo amor.

Ao meu noivo, Gustavo. É inexplicável o quanto sou grata à ti. Obrigada por tanta dedicação, apoio, paciência e incentivo. Pelos abraços apertados e por tudo que fez por mim durante essa caminhada, saiba que isso me deu força para continuar e chegar até aqui. Sou grata, acima de tudo, pelo amor e por compartilhar a vida comigo.

À minha orientadora Carmem Grisci, pela paciência, dedicação e carinho. Por me indicar caminhos e me instruir durante esses dois anos de mestrado. Sobretudo, pelos ensinamentos para a vida.

Sou extremamente grata também a Profa. Elaine Di Diego Antunes, ao Prof. Álvaro Roberto Crespo Merlo e a Profa. Janine Kieling Monteiro, por terem aceitado o convite para participarem da minha banca, e pelas contribuições para o enriquecimento deste trabalho.

Às minhas amigas/irmãs, por tantos conselhos, incentivos e alegrias. Por serem as melhores amigas que alguém poderia ter, e serem um dos meus pilares mais fortes. Acima de tudo, por me mostrarem todos os dias o que realmente importa na vida. Sou eternamente grata à vocês.

Às amigas que o mestrado me proporcionou. Ter vocês comigo nessa caminhada me tornou mais forte, confiante e leve. Obrigada pelas conversas e aprendizados. Levarei vocês comigo por toda a minha vida.

À toda minha família por tanta torcida e apoio. À família do meu noivo, por ser minha família também.

Aos que participaram dessa pesquisa, por dedicarem seu raro tempo para mim e para contribuir com esse trabalho.

À CAPES, pelo período em que fui bolsista e à Escola de Administração, pela oportunidade de trilhar esse caminho.

“No geral o táxi é conhecimento, é vida. É muita vida...”

Taxista 15

(Em entrevista à pesquisadora desse trabalho)

RESUMO

Esta dissertação é resultado de uma pesquisa que objetivou descrever e analisar como se constitui a estratégia de inventar a vida de taxista no exercício do trabalho imaterial, considerando o medo característico da sociedade líquido-moderna. Para tanto, em termos teóricos e com o objetivo de sustentar a dissertação, trabalhou-se com conceitos de vida líquida, sociedade líquido-moderna, medo e estilo de vida apoiados especialmente em Bauman (1999, 2001, 2003, 2004, 2007a, 2007b, 2008, 2009), Gaulejac (2007), Sennett (2012a), Giddens (2002), Deleuze (1992, 1998); de trabalho imaterial amparado em autores tais como Grisci (2008), Mansano (2009b), Gorz (2005), Lazzarato e Negri (2001). Foram entrevistados quinze taxistas, bem como um representante sindical e um instrutor do curso de formação profissional para taxistas. As entrevistas semiestruturadas foram realizadas em diversos pontos da cidade de Porto Alegre. Foi feita observação participante no curso de formação profissional para taxistas totalizando quarenta e sete horas e trinta minutos de observação participante. Foi realizado um grupo focal com seis participantes do curso de formação profissional para taxistas. A análise dos dados foi realizada de maneira qualitativa e seguiu as orientações propostas por Minayo (2001). Os resultados da pesquisa indicaram que os medos característicos do trabalho de taxista, tem relação com os medos da sociedade líquido-moderna, sendo relativos ao sustento próprio e de terceiros; à circulação pela cidade, e ao transporte de passageiros. Em relação a estratégia de inventar a vida de taxista, os resultados apontaram que ela está pautada em elementos de afirmação e negação.

PALAVRAS-CHAVE: sociedade líquido-moderna, taxista, medo, trabalho imaterial.

ABSTRACT

This dissertation is the result from a research that aimed to describe and analyze the strategy to invent the life of taxi drivers in the exercise of immaterial work, considering the fear characteristics of liquid-modern society. In order to do so, the theoretical basis of the present dissertation the use the following concepts: liquid life, liquid-modern society, fear and lifestyle especially supported in Bauman (1999, 2001, 2003, 2004, 2007a, 2007b, 2008, 2009), Gaulejac (2007), Sennett (2012a), Giddens (2002), Deleuze (1992, 1998); immaterial work supported in authors such as Grisci (2008), Mansano (2009b), Gorz (2005), Lazzarato and Negri (2001). The interviews were conducted with fifteen taxi drivers, one syndicate representative and one instructor from a professional training course for taxi drivers. The semi-structured interviews were conducted at various points in the city of Porto Alegre. A participant observation was also conducted in the professional training course for taxi drivers, summing up to forty-seven hours and thirty minutes of participant observation. Additionally, a focus group was carried with six participants from the taxi driver training course. The collected data were analyzed in a qualitative way following the guidelines proposed by Minayo (2001). The results indicated that the characteristic fear of taxi driver worker relates with fears of liquid-modern society, it is related to the support of themselves and others, driving in the city and the transport of passengers. About the strategy to invent the life of taxi driver, the results showed that it is guided by elements of affirmation and negation.

KEYWORDS: liquid-modern society; taxi driver, fear; immaterial work.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Infográfico com dados do sistema de táxi de Porto Alegre.....	62
Figura 2 - Estratégia de Inventar a Vida de taxista – Afirmação e Negação.....	130

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Caracterização dos Aspirantes a Taxista	46
Quadro 2 - Caracterização dos Taxistas Participantes da Pesquisa.....	47

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
2. REVISÃO DA LITERATURA.....	18
2.1 CENÁRIO E PROFISSÃO DE TAXISTA.....	18
2.2 SOCIEDADE LÍQUIDO-MODERNA.....	22
2.2.1 O Medo na Sociedade Líquido-Moderna.....	29
2.2.2 A cidade e o medo.....	34
2.3 TRABALHO IMATERIAL.....	39
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	44
3.1 MÉTODO.....	44
3.2 PARTICIPANTES DA PESQUISA.....	44
3.2.1 Diretor Administrativo do Sindicato de Taxistas e Instrutor do Curso de Formação Profissional para Taxista.....	45
3.2.2 Aspirantes.....	45
3.2.3 Taxistas.....	47
3.3 COLETA DE DADOS.....	48
3.3.1 Entrevista semiestruturada.....	48
3.3.1.1 Com Diretor Administrativo do Sindicato de Taxistas e Instrutor do Curso de Formação Profissional para Taxista.....	49
3.3.1.2 Com taxista.....	49
3.3.2 Grupo focal com aspirante.....	51
3.3.4 Observação Participante.....	52
3.4 ANÁLISE DE DADOS.....	52
4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	54
4.1 TRABALHO DE TAXISTA.....	54
4.1.1 O cenário e o contexto do trabalho de taxista.....	54
4.1.2 O trabalho imaterial de taxista.....	63
4.2 MEDO.....	74
4.2.1 Medo em relação ao sustento próprio e de terceiros.....	74
4.2.2 Medo em relação à circulação pela cidade.....	78
4.2.3 Medo em relação ao transporte de passageiros.....	84
4.2.4 Naturalização do medo.....	90

4.3 ESTRATÉGIA DE INVENTAR A VIDA DE TAXISTA.....	92
4.3.1 Afirmação.....	93
4.3.1.1 Legitimação da Profissão	93
4.3.1.2 Fragilidades da Profissão.....	98
4.3.1.3 Sustento próprio e de terceiros	101
4.3.1.4 Circulação pela cidade.....	107
4.3.1.5 Segurança	110
4.3.2 Negação.....	115
4.3.2.1 Generalização do estereótipo.....	115
4.3.2.2 Rotina protetora	120
4.3.2.3 Vida de passagem	122
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	127
REFERÊNCIAS	132
APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA	138
APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO	139
APÊNDICE D – RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE	140

1 INTRODUÇÃO

Através da leitura de Bauman (2007a, 2007b, 2008, 2004, 2009, 2003, 1999) acerca da sociedade líquido-moderna e dos modos de viver que lhe são característicos, tornou-se como pertinente debruçar-se sobre a estratégia de inventar a vida que nela pudesse se apresentar. O verbete estratégia, no Dicionário da Língua Portuguesa, remete à “arte de explorar condições favoráveis com o fim de alcançar objetivos específicos” (FERREIRA, 1999). Estudos de Administração tomam estratégia como ações que podem ser comparadas a etapas ou partes que compõem um conjunto diverso de atividades (RAZZOLINI; ZARPELON, 2003; PORTER, 1996), buscando uma posição competitiva favorável, modelando o ambiente em favor da empresa (PORTER, 1989), sendo vitais para as organizações (MINTZBERG; AHLSTRAND; LAMPEL, 2010). Para efeito do presente estudo, toma-se estratégia como um conjunto de ações que os indivíduos constituem enquanto elementos de composição da vida e associa-se a estratégia de inventar a vida à noção de trabalho imaterial e à noção de estilo de vida ou modo de existência (DELEUZE, 1992, p. 125-126):

Dizemos isto, fazemos aquilo: que modo de existência isso implica? (...) Às vezes basta um gesto ou uma palavra. São os estilos de vida, sempre implicados, que nos constituem de um jeito ou de outro. (...) Mas se há nisso uma ética, há também uma estética. O estilo, num grande escritor, é sempre também um estilo de vida, de nenhum modo pessoal, mas a **invenção de uma possibilidade de vida**, de um modo de existência.

Giddens (2002, p.79) refere-se a estilo de vida como “um conjunto mais ou menos integrado de práticas que um indivíduo abraça, não só porque essas práticas preenchem necessidades utilitárias, mas porque dão forma material a uma narrativa particular da autoidentidade”. Segundo o autor, estilos de vida são práticas rotinizadas, ou seja, dizem das decisões tomadas pelos indivíduos sobre o que vestir, o que comer, os modos de agir e de conduzir o trabalho. Em um contexto líquido-moderno, em que imperam a instantaneidade, a fluidez e a descartabilidade em todas as esferas da vida, o estilo de vida pode tornar-se peculiar.

O trabalho imaterial, por sua vez é compreendido como aquele que requer do trabalhador características de discernimento, capacidade de enfrentar o imprevisto, de identificar e de resolver problemas, entre outros requisitos, com base nos saberes adquiridos em suas experiências de vida (GORZ, 2005). O exercício do trabalho imaterial, que coloca o trabalhador em evidência, e as características da sociedade líquido-moderna, que acentuam o individualismo, abrem brechas para o medo como um sentimento presente na vida cotidiana.

No que diz respeito ao medo, na perspectiva de Bauman (2007b, 2008), a sociedade líquido-moderna aponta para o medo de ficar parado, da inadequação, da incompetência, de ficar para trás, de não dar conta dos novos ritmos e solicitações, entre outros. Sob tais características, os indivíduos são chamados a serem gestores de si (GAULEJAC, 2007), a fim de darem conta das demandas de uma cultura de alto desempenho, por vezes, naturalizados, os sofrimentos são tidos como ‘sacrifícios’ necessários em nome do sucesso e da realização profissional (GAULEJAC, 2007).

Com medo de perder o emprego, considerado fundamental para sua existência social, o qual assegura seus ganhos, e oferece reconhecimento simbólico e identidade profissional (GAULEJAC, 2007), o indivíduo vê diluídas as fronteiras entre o que se passa fora do trabalho e o que ocorre dentro dessa esfera e disponibiliza a vida integralmente sob a lógica da maximização dos lucros (GORZ, 2005).

Nesse cenário de vivência de medos constantes, por vezes exacerbados pela alta exigência de desempenho exemplar na vida - profissional e pessoal -, assumiriam esses medos características peculiares no exercício do trabalho imaterial de taxista?

Segundo estudo de Veloso et al. (2009), ao falarem sobre suas trajetórias de vida, os taxistas entrevistados revelaram que a escolha da profissão não foi planejada, não sendo um projeto de vida, mas ocorreu devido à influência de terceiros e à lucratividade. Por ser considerado um profissional autônomo, o taxista não tem direito a décimo terceiro salário nem a férias remuneradas e, quando adoece, fica sem remuneração. Devido a essa característica, tais profissionais, para manter seu sustento, se sujeitam, em alguns casos, a trabalhar doentes, a trabalhar por muitas horas diárias e em finais de semana. Estar vulnerável à ação de pessoas mal intencionadas também é uma constante nessa profissão.

Estudar a estratégia de inventar a vida por meio do trabalho de taxista requer analisar o medo, pois é o que mais se avista em tal atividade. O medo é um sentimento que todos, em algum momento da vida, ou constantemente, sentem. Para Freitas e Dantas (2014) e França (2011), o medo não paralisa os indivíduos, ele serve de combustível para o aperfeiçoamento do futuro, estando intimamente ligado aos mecanismos de autopreservação. Na sociedade líquido-moderna, o que não falta são motivos para sentir medo (BAUMAN 2007b, 2008, 2009). Pode-se comprová-lo pelo aumento de pessoas estressadas e ansiosas, pelo crescimento da procura de terapias e remédios para auxiliar a enfrentá-lo. Esta situação reflete-se também nas manchetes de jornais e capas de revistas, que evidenciam a busca para minimizar os medos contemporâneos.

A vida líquida é compreendida por Bauman (2007b, p.8) como “uma vida precária, vivida em condições de incerteza constante”. Ao viver a vida líquida, o indivíduo, tomado pela ilusão do próprio desejo de sucesso, é animado pelo medo de fracassar, de perder o amor do objeto amado, de não estar à altura, da humilhação de não ser reconhecido como um bom elemento (GAULEJAC, 2007). Bauman (2001, p.76) complementa, ao dizer que a atual exigência de que cada indivíduo seja gestor de si sugere “que a redenção e a condenação são produzidas pelo indivíduo e somente por ele”.

Viver em uma sociedade na qual ficar parado por muito tempo é sinônimo de fracasso e estar sempre ‘em busca do pódio’ é considerado ideal, trabalhar por vasto período de tempo na mesma profissão e/ou afirmar que quer trabalhar longamente em tal profissão pode ser considerado um pesadelo na vida daqueles que o fazem. É como admitir que não ter pretensão de trocar de profissão seja sinônimo de fracasso. Mas sinônimo de fracasso para quem?

Ser taxista remete ao exercício de uma atividade de amplas responsabilidades, pois, no cotidiano do trabalho, vidas estão sob o cuidado desse profissional, tanto a vida de passageiros que entram e saem de seus veículos, como a de pessoas que com ele compartilham o espaço de ruas e avenidas.

Os taxistas desenvolvem um trabalho que requer capacidade de lidar com situações inesperadas e público diverso. Diferentemente dos trabalhadores que compartilham um mesmo tempo e espaço físico de trabalho, seu convívio com colegas de profissão é restrito aos pontos de táxi por curto períodos de tempo e, comumente mantêm relacionamentos com clientela variável, restritos ao tempo de duração da corrida. Seu exercício laboral lhes demanda comunicação, agilidade e conhecimento da cidade. Serem profissionais autônomos, atuarem em turnos diurnos e noturnos, cumprirem jornadas consideradas extensas, entre outras características da profissão, torna relevante o estudo da estratégia de inventar a vida de taxista proposta por esse estudo. Diante disso, indaga-se: **como se constitui a estratégia de inventar a vida de taxista no exercício do trabalho imaterial, considerando o medo característico da sociedade líquido-moderna?**

A fim de responder a indagação, formulou-se o objetivo geral: descrever e analisar como se constitui a estratégia de inventar a vida de taxista no exercício do trabalho imaterial, considerando o medo característico da sociedade líquido-moderna. Como objetivos específicos, propõe-se:

1. Caracterizar o trabalho imaterial de taxista;

2. Analisar o medo característico da sociedade líquido-moderna no exercício do trabalho imaterial de taxista;
3. Caracterizar e analisar a estratégia de inventar a vida de taxista.

Além desta introdução, a presente dissertação contém quatro partes: revisão da literatura; procedimentos metodológicos; apresentação e análise dos resultados de pesquisa; considerações finais.

A revisão da literatura aborda a profissão de taxista; a sociedade líquido-moderna; o medo na sociedade líquido-moderna; a cidade e o medo e o trabalho imaterial. Os procedimentos metodológicos adotados para a pesquisa: o método, os participantes, a forma como ocorreu a coleta de dados, e sua análise. Na sequência, são apresentados os resultados do estudo. E por fim as considerações finais.

2. REVISÃO DA LITERATURA

2.1 CENÁRIO E PROFISSÃO DE TAXISTA

A origem do serviço de táxi, segundo Kang (1998), está associada à invenção do riquexá, veículo de duas rodas, com tração humana, utilizado atualmente com fins turísticos. No início do século XVI, surgiram, em Londres, as primeiras carruagens de aluguel. De acordo com Dornelas (2006), no século XIX, eram muito comuns pequenas carruagens de aluguel, chamadas cabriolé. Segundo o mesmo autor, surgiu, também no século XIX, um aparelho para facilitar o pagamento do uso de cabriolés, chamado taxímetro. Usado até hoje, ele foi inventado por Wilhelm Bruhn, e deu nome aos atuais carros de aluguel: táxi (DIAS, 2007). No Brasil, o antigo cocheiro é agora denominado motorista de táxi ou taxista.

A Lei nº 6094, de 30 de agosto de 1974, alterada pela Lei nº 12.486, de 26 de agosto de 2011, regulamenta a profissão de taxista:

É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, sete passageiros.

O motorista de táxi, conforme a Classificação Brasileira de Ocupações, pode ser denominado “chofer de praça, condutor de táxi, motorista de praça, taxeiro, taxista”. De acordo com a CBO, os taxistas:

Dirigem e manobram veículos e transportam pessoas, cargas ou valores. Realizam verificações e manutenções básicas do veículo e utilizam equipamentos e dispositivos especiais tais como sinalização sonora e luminosa, software de navegação e outros. Efetuam pagamentos e recebimentos e, no desempenho das atividades, utilizam-se de capacidades comunicativas. Trabalham seguindo normas de segurança, higiene, qualidade e proteção ao meio ambiente.

O serviço de táxi é consagrado, em todo o mundo, como uma opção especial para transporte de passageiros, a qual oferece maior agilidade, conforto, segurança e mobilidade em relação aos transportes coletivos (DIAS, 2007).

Diferentemente de outros trabalhadores que desempenham suas atividades profissionais em ambientes privados, o taxista as exerce em um ambiente público: o trânsito. O taxista não tem um local restrito nem bem delimitado para realizar suas tarefas, estando sujeito a intempéries, às condições de tráfego e ao trajeto das vias. Outros fatores importantes na

atividade desses trabalhadores são o ruído e as vibrações a que estão expostos durante sua jornada diária (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

Seu local de trabalho é o veículo que está conduzindo, durante o turno laboral, havendo entra e sai de pessoas desconhecidas e constante interação com elas. Profissões que envolvem contato direto com o público exigem autocontrole dos indivíduos. O estresse ou o estado de saúde desses profissionais pode influenciar a forma como eles interagem com os passageiros ou o público em geral, podendo levar a comportamentos inadequados e provocar respostas agressivas de terceiros (CHAPPELL, 1998).

Trabalhar em contato com diversas pessoas, sendo responsável por sua segurança; suportar as adversidades do trânsito; estar sujeito a variadas condições tanto laborais como climáticas; interagir com os passageiros são apenas algumas das demandas feitas ao taxista.

Um ambiente onde há tráfego de pedestres, de outros veículos, envolvido pela diversidade de sons, imagens e situações de trânsito exige, a todo instante, a tomada de decisão. O ato de dirigir e as situações de trânsito demandam dos condutores atenção, percepção e habilidades motoras (BALBINOT; ZARO; TIMM, 2011). Consequentemente, segundo Dornelas (2006), o processo de trabalho e as situações vivenciadas no trânsito podem causar cansaço, dores na coluna, nos rins e outras doenças específicas.

A função de tal profissional é levar o passageiro para o destino solicitado, portanto o conhecimento da cidade é fundamental, sendo o táxi um espaço público que transita por outros espaços públicos (SOARES; SILVEIRA, 2008). Em algumas situações, o passageiro está atrasado e solicita ao taxista maior agilidade, aumentando a pressão para que ele conheça ruas menos movimentadas, que levem ao destino em menos tempo, sendo essas características do trabalho imaterial. Conforme Soares e Silveira (2008), o campo de trabalho do taxista é amplo, pois normalmente ele não se recusa a fazer uma ‘corrida’ para um lugar distante, desconhecido ou perigoso. Sendo seu dever seguir o itinerário mais curto, esse profissional é, por vezes, mal visto por pessoas que desconfiam de sua índole.

Segundo Vogel et al. (2010), o estresse na profissão de taxista está relacionado com a carga horária extensa e a exposição ao perigo. Em estudo com motoristas de cargas sobre sua qualidade de vida, os quais também têm o trânsito como ambiente de trabalho, Brito e Macêdo (2011) verificaram que o fato de terem horários de trabalho diferenciados e imprevisíveis interfere na vida privada dos motoristas em relação à disponibilidade de tempo para o lazer e para a família.

Como uma das características da profissão de taxista são as jornadas de trabalho longas e como trabalhar à noite é, frequentemente, inevitável, segundo Mayhew (2000) o risco de vivenciar situações perigosas é ampliado. Conforme o autor, quando os lucros estão abaixo do esperado no dia, o taxista, muitas vezes, se arrisca transportando passageiros que considera suspeitos. Para Mayhew (2000), uma das formas de diminuir o risco, durante a jornada de trabalho, é evitar circular com muito dinheiro, efetuando depósitos durante o turno de atividade. A obrigação de lidar com dinheiro pode ser associada ao maior risco de violência (CHAPPELL, 1998).

Para Chappell (1998), há lugares em que os motoristas de táxi estão mais vulneráveis à violência. A natureza de trabalho de taxista os deixa mais propensos ao risco. Contato com muitas pessoas, porte de dinheiro, trabalhar em áreas de alta criminalidade, trabalhar sozinho, o horário de trabalho são citados por Smith (2005) como agravantes. A receita dos taxistas corresponde ao valor obtido no turno de trabalho, o risco de assalto torna-se, pois, uma preocupação tanto pelos eventuais danos físicos e psicológicos, como pela perda do dinheiro (SMITH, 2005).

Um estudo de Mayhew (2000) feito na Austrália mostrou formas de prevenir assaltos a taxistas. O uso de radiotáxi, sistemas de alerta, cabines de isolamento no carro e GPS foram citados como auxílio à segurança do taxista. Chappell (1998) elenca algumas formas de diminuir o risco no trabalho de taxista: comunicação por rádio, tela de proteção, sistema de alarme, câmeras de vídeo, uso de uniforme. Na opinião de tal autor, o uso de uniforme pode desencorajar a violência. Smith (2005) especifica que os equipamentos de segurança no veículo incluem cabines, radiotáxi, máquinas de cartão de crédito, GPS de rastreamento e câmeras.

Segundo o estudo de Mayhew (2000), o taxista deve estabelecer diálogo com o passageiro, mantendo contato com os olhos e, quando se sentir ameaçado, demonstrar que é bem informado em relação às rotas de circulação pela cidade. O conhecimento do trajeto a ser percorrido mostra segurança e pode intimidar o assaltante (SMITH, 2005). Para a mesma autora, é preciso saber, antes de começar a corrida, qual o destino final e, se perceber algum risco, o taxista pode recusar tal corrida.

Eliminar o pagamento em dinheiro ou esconder parte dele podem significar mais segurança. Smith (2005) concorda que a instalação de cabines gera mais segurança, porém cita algumas desvantagens referidas pelos condutores: o alto investimento financeiro para sua instalação; limitação da interação entre motorista e passageiro; aquecimento por se tratar de um espaço muito pequeno.

Histórias sobre o dia a dia dos taxistas podem ser descobertas entre conversas com esses profissionais. “Taxitramas” (CASTRO, 2014) é o diário de um taxista de Porto Alegre, que se transformou em livro e traz histórias vivenciadas por ele ou por seus colegas. De forma divertida, o autor expõe vivências inusitadas e situações corriqueiras para os profissionais do volante. O texto “ProfissãoTaxista” de Rey (2007) conta algumas histórias vivenciadas no táxi, ele diz que os motoristas são “contadores de histórias que preenchem o vazio existente entre o banco da frente e o de trás” (p.2).

Salvo certas diferenças entre uma profissão e outra, estudos com motoristas de transporte coletivo urbano mostram fatos que também podem ser vivenciados por taxistas. O estudo de Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) verificou que os engarrafamentos e os outros veículos são os aspectos que causam maior irritação a esses profissionais. A adoção de alta velocidade em trechos onde isto é possível foi justificada como compensação pelo tempo perdido nos engarrafamentos. O trânsito, com suas implicações na atividade diária dos motoristas, torna-se fator de constante descontentamento. Foram considerados pelos participantes do estudo, como essências da ‘penosidade’ desse trabalho, pistas mal conservadas, engarrafamentos, outros veículos e aspectos normativos do trânsito. Na atividade dos motoristas de transportes coletivos urbanos, Araújo (2008) identificou componentes que geram sofrimento psíquico oriundos de suas condições de trabalho. Devido às condições laborais e à violência urbana que geram permanente insegurança, a maioria dos motoristas desenvolve sua atividade em situação de medo, por exemplo, de sofrer assalto, de ficar doente, de ser demitido.

O taxista é muito requisitado, principalmente em grandes cidades como Porto Alegre, que possuía, em 2010, 1.409.351 habitantes, conforme os dados mais recentes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Nessas cidades, onde há grande disparidade de classes sociais, as condições laborais de taxista podem ser diversas. Sua atividade pode, no mesmo dia, levá-lo desde a lugares luxuosos até a lugares paupérrimos e violentos. Essa oscilação do ambiente de trabalho traz experiências peculiares, como o contato com um público diversificado.

Os três principais segmentos do mercado de táxi, segundo Dias (2007), são os de profissionais que procuram os passageiros nas ruas, os pontos de táxi e os serviços de radiotáxi. Atualmente, se percebe crescimento no uso de tecnologias, como aplicativos em celulares, para aumentar a quantidade de passageiros transportados. A demanda em relação ao serviço de táxi, para Dias (2007), depende de vários fatores, por exemplo: nível tarifário; expectativa de tempo de espera de passageiros; momento, ou seja, dependendo da hora do dia a demanda pode mudar;

fatores climáticos, o fato de chover ou fazer frio a aumentam; disponibilidade ou preços dos serviços alternativos de transporte; atividade econômica; imperfeições do mercado.

Alguns taxistas possuem ponto fixo, que, segundo Soares e Silveira (2008), é um espaço de interação com colegas de trabalho, evitando ‘passageiros da rua’, os quais podem representar perigo ao patrimônio ou à vida do taxista. A relação com o ponto fixo é estabelecida por normas municipais. Um estudo feito por Dornelas (2006), no Rio de Janeiro, demonstrou que, nessa cidade, os pontos fixos são vendidos, em média, por quatorze mil reais. Em Porto Alegre, conforme as normas da Empresa Pública de Transporte e Circulação, os pontos fixos são sorteados gratuitamente e todos os taxistas podem participar desse sorteio.

Segundo a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC, 2014), em 2010, existiam 164 pontos fixos de táxi em Porto Alegre. Os principais pontos da cidade são os da Rodoviária, do Aeroporto e do Hospital de Clínicas, respectivamente, com 382, 141 e 143 táxis. Porto Alegre possuía, em 2010, uma frota de 3.922 táxis, 10.500 condutores de táxi aproximadamente, e cada veículo percorria, em média, cinco mil quilômetros por mês. A frota de táxi deve ser proporcional à população da cidade (DIAS, 2007).

Diante do exposto, surgem indagações em relação à estratégia de inventar a vida de taxista. O próximo capítulo trata sobre a sociedade líquido-moderna, na qual os taxistas estão inseridos.

2.2 SOCIEDADE LÍQUIDO-MODERNA

A sociedade líquido-moderna, assim denominada por Bauman (2007b), está fundamentada na mudança constante, pela qual “não se pode manter a forma ou permanecer em seu curso por muito tempo” (BAUMAN, 2007b, p.7). Segundo o autor, características dessa sociedade dizem de ligações frouxas, compromissos revogáveis, reinícios, velocidade, não duração, os quais são preceitos de uma vida líquida, em que é preciso estar à frente da corrida para evitar o risco de não mais existir. Para Gaulejac (2007), esse movimento se apresentaria como a passagem de um mundo com regras de jogo conhecidas para um mundo instável, imprevisível, flexível e incerto, onde os indivíduos aceitam viver na insegurança, na qual é preciso estar pronto para se comprometer e se descomprometer a qualquer instante. Segundo o

autor, a obsessão pelo desempenho, a competição para ser o melhor, aumentar suas margens, esmagar os concorrentes, inovar para criar novos produtos põem o mundo sob pressão.

Em uma sociedade onde o indivíduo deve estar continuamente remodelando e reinventando a sua vida, Giddens (2002, p.79) diz que o mundo “confronta o indivíduo com uma complexa variedade de escolhas e ao mesmo tempo oferece pouca ajuda sobre as opções que devem ser selecionadas”. Dentro dessa pluralidade de opções possíveis, para o autor, o indivíduo não tem outra escolha a não ser escolher e cada pequena decisão remete não só sobre como agir, mas sobre quem ser. O estilo de vida diz respeito então ao “próprio centro de autoidentidade, seu fazer e refazer” (GIDDENS, 2002, p.80). Para Kastrup (2004) é a partir da invenção que se constituem estratégias de adaptação, resistência e de sobrevivência dos indivíduos, como esses agem e reagem diante das possibilidades que lhe são apresentadas. Não são marcadas por leis e princípios invariantes e não se sabe previamente o que surgirá deste processo (KASTRUP, 2004).

Sendo estilo de vida a “invenção de uma possibilidade de vida, de um modo de existência” para Deleuze (1992), a invenção de uma possibilidade de vida não se apresenta como “um conjunto de regras coercitivas de um tipo especial” (DELEUZE, 1992, p.126) mas sim como “um conjunto de regras facultativas” (DELEUZE, 1992, p.126). “No estilo não são as palavras que contam, nem as frases, nem os ritmos e as figuras. (...) sempre se pode substituir uma palavra por outra. Se esta não lhe agrade, não lhe convém, pegue outra, coloque outra no seu lugar” (DELEUZE, 1998, p.3).

No que diz respeito ao trabalho, que rege os modos de ser e de viver os estilos de vida do trabalhador “estão cada vez mais amalgamados aos objetivos assumidos com a organização” (CARDOSO, 2013, p.49) e para a obtenção de mais ou melhores resultados, em qualquer situação que seja, o grau de intensidade deve ser superior em alguma medida. Intensidade refere-se àquelas “condições de trabalho que determinam o grau de envolvimento do trabalhador, seu empenho, seu consumo de energia pessoal, seu esforço desenvolvido para dar conta das tarefas a mais” (DAL ROSSO, 2008, p. 23). Intensificação que, segundo Dal Rosso (2008), leva os indivíduos a trabalharem mais depressa e a justificarem qualquer atraso ou contratempo. Devido à intensificação, verificam-se tensões cada vez maiores, ligadas ao encurtamento dos prazos, ao imperativo dos fluxos tensos, à exigência do tempo justo, às consequências da falha zero (GAULEJAC, 2007). Bauman (2007b) considera a vida líquida uma vida de incerteza constante, tornando comum o medo de “não conseguir acompanhar a rapidez dos eventos, de ficar para trás, de deixar passar as datas de vencimento, de ficar

sobrecarregado de bens agora indesejáveis, de perder o momento da mudança e mudar de rumo antes de tomar um caminho sem volta” (BAUMAN, 2007b, p.8).

No capitalismo contemporâneo, segundo Dal Rosso (2008), a intensificação do trabalho está voltada para os resultados, razão pela qual é exigido maior consumo de energia do trabalhador no exercício de suas atividades cotidianas. Segundo o autor, quando se trata de trabalho físico, os resultados aparecem através da mensuração, por exemplo, o número de veículos montados por dia por pessoa. Quando o trabalho é do tipo intelectual como no caso do pesquisador, ou emocional, como o que ocorre com o educador, os resultados podem ser encontrados na melhoria da qualidade mais do que na quantidade (DAL ROSSO, 2008). Conforme Gaulejac (2007, p.186), “cada indivíduo deve apresentar a prova de sua rentabilidade”, a qual se tornou exigência para garantir uma existência social, pois, para ser reconhecido como um indivíduo, convém ser produtivo e interiorizar os valores do mundo econômico. Frente a isso, a gestão de empresa e a gestão de si obedecem às mesmas leis: “produzir sua vida, realizar-se, construir-se, são formulações que contribuem para remeter a imagem de que o futuro do indivíduo depende de sua capacidade de gerenciar a si mesmo” (GAULEJAC, 2007, p.186).

De acordo com Bauman (2007b), os indivíduos se veem incapazes de reduzir o ritmo das cobranças e da mudança, muito menos de prever e controlar sua direção, concentrando-se então em tentar minimizar o risco de ser atingido pelos incontáveis perigos que o mundo e seu futuro incerto lhes reservam. Para o autor, o ritmo acelerado de mudança dita modos de viver e traz consigo consequências como o esquecimento de informações defasadas e o rápido envelhecimento de hábitos. A responsabilidade de resolver os dilemas gerados por essas circunstâncias também é jogada sobre os ombros do indivíduo, do qual se espera que suporte as consequências de suas escolhas, alerta Bauman (2007b). Exige-se dos indivíduos uma virtude que não diz sobre a conformidade às regras, mas sobre “a flexibilidade, a prontidão em mudar de táticas e de estilo, em abandonar compromissos e lealdades sem arrependimento, em buscar oportunidades mais de acordo com sua disponibilidade atual do que com as próprias preferências” (BAUMAN, 2007a, p.10).

Pela característica de rápido envelhecimento dos hábitos, a vida líquida é também definida como uma vida de consumo, pois projeta o mundo e todos os seus fragmentos como objetos que perdem a utilidade enquanto são usados (BAUMAN, 2007b). Em uma cultura consumista, que favorece o produto pronto para uso imediato, o prazer passageiro, a satisfação instantânea e os resultados que não exigem esforços prolongados, para Bauman (2004),

aprender a arte de amar é semelhante a outras mercadorias, que fascinam e seduzem, prometendo desejo sem ansiedade, esforço sem suor e resultados sem esforços. A definição de amor como “até que a morte nos separe” estaria decididamente fora de moda (BAUMAN, 2004).

Na sociedade líquido-moderna, a ideia de relacionamento fala ao mesmo tempo dos prazeres do convívio e dos horrores da clausura. Para Bauman (2004), talvez por isso os indivíduos, ao falarem de relacionamento, falem em conexões ou ‘conectar-se’ e, em vez de parceiros, preferam falar em ‘redes’. Para o autor, ao investir em uma relação, dela se espera segurança, mas, para os indivíduos da sociedade líquido-moderna, que detestariam o que é sólido e durável, investir em uma relação que traga a condição de estar permanentemente ligado à alguém pode ser algo que não estão dispostos a suportar. “Entre as artes da vida líquido-moderna e as habilidades necessárias para praticá-las, livrar-se das coisas tem prioridade sobre adquiri-las” (BAUMAN, 2007b, p.8).

Seguindo a mesma linha de pensamento, Sennett (2012b) diz que, nas redes sociais, as transações sociais são menos exigentes, mais superficiais do que nos contatos pessoais diretos. Segundo o autor, as pessoas se ‘gabam’ da quantidade de amigos nas redes sociais, porém só tem contato com a grande maioria através da tela. Incluir e excluir amigos de forma fácil reforça a característica de rápida substituição de itens e pessoas, características eminentes dessa sociedade (SENNETT, 2012b).

Em uma sociedade na qual o longo prazo parece não ser prioridade, nem em relacionamentos humanos nem na carreira profissional, um único conjunto de qualificações, no decorrer de uma vida de trabalho, não é mais desejado pelas organizações (SENNETT, 2012a). O trabalho nos dias de hoje é estabelecido através de projetos, o que segundo Sennett (2012a), age como um solvente ácido, podendo corroer a autoridade, a confiança, a cooperação, a lealdade, o compromisso mútuo e limitar o amadurecimento da confiança informal. A ideia ‘não há mais longo prazo’ afrouxa os laços de confiança e o compromisso e frente a isso, talvez, a consequência inevitável seja a corrosão do caráter (SENNETT, 2012a).

Nesse contexto, a crise de confiança é corriqueira, o que, para os vínculos humanos, é má notícia. Para Bauman (2008), as redes de vínculos humanos se transformam em territórios onde se vê intensificada a desconfiança, onde é preciso travar intermináveis conflitos de reconhecimento. Ou seja, as relações humanas não são mais espaços de certeza, tranquilidade e conforto espiritual, transformaram-se em fonte de ansiedade. A variedade de insegurança, vivida na sociedade líquido-moderna, segundo o autor, é caracterizada pelo medo da

maleficência e dos malfeitores humanos. Ela é desencadeada pela suspeita em relação a outros seres humanos e suas intenções e pela recusa em confiar no companheirismo humano, derivada da inabilidade ou indisposição para tornar esse companheirismo duradouro, seguro e confiável (BAUMAN, 2008).

A desconfiança em relação a outros indivíduos se justificaria nos atuais modos de viver. Para Mansano (2009a, p.47), os indivíduos estão se tornando “agentes de vigilância ilimitada e de controle imediato de uns sobre os outros”. Para a autora, os dispositivos de controle se multiplicam e atuam em rede, que monitoram tanto a movimentação e o deslocamento do indivíduo, como os demais fluxos que atravessam sua existência. O controle tornou-se um dispositivo sofisticado, que se disseminou no cotidiano e passou a fazer parte da vida da população sem ser necessariamente identificado como tal, sendo que qualquer indivíduo pode se tornar participante ativo em seu exercício, não precisando ser portador de conhecimento específico ou fazer parte da hierarquia vigilante (MANSANO, 2009a).

Segundo Mansano (2009a) com a disseminação do controle, realizada por meio de instrumentos tecnológicos ou pela vigilância efetuada sobre o cotidiano da população pelos próprios indivíduos, os muros institucionais deixam de ser a única condição para manter a suposta ordem social. Desse modo, o indivíduo já não se limita a uma instituição, mas ocupa-se de várias delas ao mesmo tempo. Para a autora, a disseminação do controle faz com que o indivíduo torne a educação um processo permanente, a saúde tome configuração preventiva e consequentemente a vigilância se dissemina.

Por se sentir controlado e em dívida, pois nunca estaria apto o suficiente, a ameaça de ser jogado no lixo mostra-se como um dos principais medos dessa vida líquida (BAUMAN, 2007b). Para não ser jogado no lixo, o modo de vida líquida significa constante autoexame, autocrítica e autocensura que alimenta a insatisfação do eu consigo mesmo (BAUMAN, 2007b). Segundo Gaulejac (2007), não se trata somente de ganhar bem a vida, mas igualmente de referenciar bem seu corpo, seu capital de saúde, suas capacidades intelectuais, de se manter em bom nível sobre o plano cultural, de saídas regularmente programadas, que lhe permitem atualizar seus conhecimentos e permanecer plugado.

Em um universo em que as preocupações com a eficiência e a rentabilidade são constantes, é preciso ser sempre mais eficaz e produtivo para sobreviver (GAULEJAC, 2007). Como o indivíduo jamais pode estar à altura dos desempenhos esperados e dar conta de toda essa demanda, ele é constantemente pego em falha por insuficiência, vendo-se então como incapaz, incompetente ou insuficientemente motivado (GAULEJAC, 2007). A sociedade atual

traz à mente da maioria dos indivíduos a experiência de uma população heterônoma, infeliz e vulnerável, confrontada por forças que não controla nem entende totalmente (BAUMAN, 2007a).

Para Bauman, (2007b), a busca incansável de liberdade e segurança, consideradas indispensáveis a uma vida digna e feliz, converge, no atual discurso, sobre a identidade, sendo dilacerada por uma contradição interna. As duas linhas tendem a conduzir a um ponto além daquele em que a outra busca se arrisca a ser travada. Segundo o autor, embora não se possa conceber uma vida satisfatória sem uma mistura de liberdade e segurança, dificilmente esse equilíbrio satisfatório pode acontecer.

A busca de liberdade e segurança também pode ser vista nas cidades, sendo estas os lugares em que as inseguranças são confrontadas de forma tangível (BAUMAN, 2007a). Nesse cenário, segundo o autor, as intenções originais de seus construtores e as expectativas de seus moradores transformaram as cidades, que antes eram abrigos contra o perigo, em principal fonte de perigo. A guerra contra a insegurança agora é travada dentro da cidade, onde se estabelecem os campos de batalha urbanos e se traçam as linhas de frente. Gumpert e Drucker (1996) observam que quanto mais os indivíduos se afastam de suas vizinhanças imediatas, mais contam com a vigilância daquele ambiente. Os lares de muitas áreas urbanas de todo o mundo agora existem para proteger seus habitantes, não para integrar as pessoas com suas comunidades. Separar e manter distância se tornam a estratégia mais comum na atual luta urbana pela sobrevivência. “É esse confronto, e não qualquer fator isolado, que põe em movimento e orienta a dinâmica da cidade líquido-moderna” (BAUMAN, 2007a, p 87).

Tais desejos regem a forma de viver em sociedade e, por isso, a invisibilidade planejada e produzida é uma tendência que se espalha em uma arquitetura urbana guiada pelo medo. Outra tendência é a profusão de guaritas de verificação e de seguranças uniformizados altamente ostensivos (BAUMAN, 2007b). “A vida urbana se transforma num estado de natureza caracterizado pelo domínio do terror, acompanhado pelo medo onipresente” (BAUMAN, 2007b, p.97). Para Bauman (2007a) cada fechadura extra na porta da frente faz o mundo parecer mais traiçoeiro e assustador, estimulando mais ações defensivas, que vão acrescentar vigor à capacidade do medo de se autopropagar.

Por outro lado, uma das consequências não pretendidas do novo capitalismo foi o fortalecimento do valor do lugar, despertando o anseio de comunidade. O uso do ‘nós’ se tornou um ato de autoproteção, sendo o desejo de comunidade uma forma protetora (SENNETT, 2012a). Um de seus objetivos é a reconstrução do espaço público – hoje em dia, cada vez mais

deserto – onde os indivíduos possam engajar-se em uma tradução contínua dos interesses individuais e comuns, dos seus direitos e deveres (BAUMAN, 2007b).

Para Bauman (2007a), se a proteção disponível e os benefícios dos quais se desfruta estão aquém do ideal, se os relacionamentos ainda não são do gosto do indivíduo, se os regulamentos não são o que deveriam ser, tende-se a suspeitar que haja pelo menos uma repreensível escassez de boa vontade. Com mais frequência, porém, presume-se a existência de maquinações hostis, complôs, conspirações, intenções criminosas, um culpado cujo nome e endereço ainda estão por se revelar. Essas dúvidas trazem consigo os sentimentos de insegurança e os temores de perigos generalizados (BAUMAN, 2007a).

Em uma sociedade em que a insegurança veio para ficar, não importa o que aconteça fugir se torna a palavra mais famosa do momento (BAUMAN, 2007a). Para o autor, ter boa sorte significa manter-se longe da má sorte. Lutar contra a derrota é o que resta para os indivíduos dessa sociedade, o que deve atrair a maior parte de suas atenções e energia, exigindo sua atenção total, vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana, e, acima de tudo, manter-se em movimento (BAUMAN, 2007a).

Em uma analogia, Bauman (2007a) diz que o sonho de tornar a incerteza menos assustadora e a felicidade contínua é a utopia dos caçadores. A caça é uma atividade de tempo integral, que consome muita atenção e energia e adia o momento de reflexão, em que se deve enfrentar francamente a impossibilidade de a missão um dia ser cumprida. O medo de ser um ‘espectador passivo do outro lado da cerca’, observando a festa, mas proibido ou incapaz de se juntar aos ‘vitoriosos’, é desesperador (BAUMAN, 2007a).

Na sociedade líquido-moderna na qual cada indivíduo deve se tornar responsável por si próprio, por sua existência social, seus sucessos e seus fracassos, o desemprego não é considerado como consequência do sistema econômico nem conforme o número de pessoas que podem ocupar os empregos, mas como um problema de gerenciamento do próprio indivíduo sobre suas competências (GAULEJAC, 2007). Para o autor, é demandando dos indivíduos que adquiram as competências que faltam, a fim de se formar do melhor modo possível para se posicionar no mercado do emprego.

Na sociedade assim caracterizada, quando se chega à vida adulta surgem muitas dúvidas, como sugere Sennett (2012a): como buscar objetivos de longo prazo em uma sociedade de curto prazo? Diante do exposto surgem indagações também em relação a como o medo se mostra aos indivíduos que exercem a profissão de taxista.

2.2.1 O Medo na Sociedade Líquido-Moderna

Entender o medo, historicamente, constitui um grande empreendimento. Segundo Freitas (2009), tanto na perspectiva do criacionismo como na perspectiva do evolucionismo, nossos antepassados tiveram que enfrentar experiências de medo. Por instinto ou por consciência, eles buscavam diminuí-las ou superá-las através de guerras, paz, desenvolvimento, descobertas, rezas, promessas, peregrinações. Conforme a mesma autora, Adão e Eva ou filhos de macaco chegaram até aqui porque conheceram seus medos, calaram-se diante de alguns e enfrentaram outros.

O medo é um sentimento conhecido de todos os seres humanos e também dos animais. De acordo com Freitas (2009), os humanos possuem medos instintivos, medos conscientes e inconscientes. Os estudiosos do comportamento animal descrevem suas reações à presença de uma ameaça que ponha em risco suas vidas, dizendo que todos, inclusive os seres humanos, ao enfrentarem uma ameaça, oscilam entre a alternativa da fuga ou da agressão (Freitas, 2009). O medo da morte é considerado o mais comum entre os seres, é inerente à natureza humana. Ter consciência da morte faz com que os indivíduos, mesmo quando não estão sob ameaça direta, a temam, interferindo em suas vidas e escolhas (FRANÇA, 2011). Para Bauman (2008, p.46), “todas as culturas humanas podem ser decodificadas como mecanismos engenhosos calculados para tornar suportável a vida com a consciência da morte”.

Os humanos conhecem o medo secundário, aquele advindo de “uma experiência passada de enfrentamento da ameaça direta, um resquício que sobrevive ao encontro e se torna um fator importante na modelagem da conduta humana, mesmo que não haja mais uma ameaça direta à vida ou à integridade” (BAUMAN, 2008, p.9).

Outro medo conhecido pelos indivíduos, segundo Bauman (2008) é o medo derivado, sendo o sentimento de ser suscetível ao perigo, uma sensação de insegurança e vulnerabilidade. Um exemplo de medo derivado, vivido pelos indivíduos, é a violência. Ela os afeta em várias dimensões, ao colocar em evidência sua fragilidade, a essência do ser e a consciência da morte. Viver sob a égide deste medo de forma difusa, genérica ou específica é sentido como mais do que ser assombrado constantemente por um fantasma (FREITAS; DANTAS, 2014), levando o indivíduo a sofrer não por algo que esteja ocorrendo no presente, mas que poderá vir a ocorrer no futuro (FRANÇA, 2011).

Além dos medos vividos historicamente pelos indivíduos, segundo Melo (2008), cada cultura e cada sociedade constroem compreensões do significado e do sentido do medo, atribuindo conteúdos diferenciados a cada tempo e espaço. Segundo a autora, a cultura do medo vai moldando um novo indivíduo, que não percebe, com clareza, seus direitos individuais e coletivos e busca então estratégias individuais para sua sobrevivência e segurança.

Na sociedade líquido-moderna, a cultura da ansiedade torna-se naturalizada. É comum o medo de jamais fazer o suficiente, de não estar à altura, de não atingir os objetivos, de perder o emprego. A desagregação dos coletivos e a individualização das relações no trabalho contribuem para as causas do sofrimento induzido pela pressão de ser sempre melhor (GAULEJAC, 2007). Segundo Bauman (2008) o sentimento de medo é intensificado quando difuso, disperso, indistinto, sem endereço nem motivos claros; quando assombra sem que haja uma explicação visível; quando a ameaça do que se deve temer pode ser vislumbrada em toda parte, e ao mesmo tempo em lugar algum se pode vê-la. “Medo é o nome que se dá à incerteza, à ignorância da ameaça e do que deve ser feito, do que pode e do que não pode, do que fazer para pará-la ou enfrentá-la” (BAUMAN, 2008, p.8).

Para Bauman (2008), os perigos dos quais se tem medo podem ser de três tipos: aqueles que ameaçam o corpo e as propriedades; os de natureza mais geral, ameaçando a durabilidade da ordem social e a confiabilidade nela, da qual depende sua renda, seu trabalho; aqueles que surgem dos perigos que ameaçam o lugar da pessoa no mundo, por exemplo, a posição na hierarquia social. Na sociedade líquido-moderna, onde faltam certeza, segurança e proteção, as chances de sentir medo localizam-se entre as poucas coisas que não estão em falta, sendo muitas e variadas (BAUMAN, 2008). Pessoas de diferentes categorias sociais, geração e gênero são atormentadas pelos próprios medos. Há também aquele compartilhado por todos, seja qual for a parte do planeta em que se tenha nascido ou se tenha escolhido para viver (BAUMAN, 2008), trata-se do medo de não ser aceito, de ser rejeitado (MEINICKE; SILVA, 2007).

Segundo Bauman (2008), embora esses medos não sejam novidade, os contos morais da época atual dizem que os desastres ocorrem de forma aleatória, sem motivo ou explicações necessárias e que pouco ou nada se pode fazer para garantir que tal sofrimento seja evitado. Se, contudo, os medos disseminados, tempos atrás, eram redentores, os de hoje tendem a ser impiedosos, podem ser suspensos ou esquecidos por algum tempo, mas não exorcizados (BAUMAN, 2008). O terreno sobre o qual se presume estarem assentadas as perspectivas de vida é instável, tal como são os empregos e as empresas que os oferecem; os parceiros e as

redes de amizade; a posição que se desfruta na sociedade; a autoestima e a autoconfiança (BAUMAN, 2007a).

Essa insegurança dita o modo de viver, refletindo-se também nos relacionamentos humanos, os quais vêm se tornando cada vez mais instáveis. O medo dos rompimentos é comum pois, ao final, ele configura o horror de ser excluído. A vida líquido-moderna constitui uma vida de suspeita permanente e de vigilância incessante (BAUMAN, 2007b), pois “não há como saber de que lado do vínculo virá o golpe, quem será o primeiro a desferi-lo” (BAUMAN, 2008, p.66). Como consequência, os indivíduos sentem medo de tornar visíveis as próprias dificuldades; medo de que isso seja atribuído à sua incompetência; medo de que os colegas usem essa informação contra eles ou de que isso venha a servir de argumento para inclusão na próxima lista de demissão (DEJOURS, 2007).

A insegurança do presente e a incerteza do futuro criam um dos principais medos da nossa época: o da impotência (BAUMAN, 2008). Apesar de ser a geração mais tecnologicamente equipada da história humana, com o desenvolvimento dos instrumentos e dos recursos de ação, os quais permitem avançar ainda mais no espaço e no tempo cresce também os sentimentos de insegurança e desamparo (BAUMAN, 2008).

Segundo Bauman (2008), o mundo líquido-moderno não é livre de perigos nem de ameaças, assim como não o é a vida do indivíduo. Segundo o autor, para que possam conviver com os perigos reais ou imaginários, os indivíduos criam formas próprias de convivência. Todas elas visam retardar, ao máximo, a frustração que pode o atingir, ao invés de aumentar a satisfação com a própria vida. O efeito disso é um indivíduo que fica feliz por estar em casa e sentir-se seguro, sem riscos de ser assaltado ou de se envolver em um acidente, enquanto, na verdade, ele está frustrado por não ter ido ao *show*, por não desfrutar momentos prazerosos, por não conhecer pessoas interessantes, enfim por não se sentir vivo (BAUMAN, 2008).

O medo e a insegurança por conviver com as diferenças, fazem com que a tendência a se retirar de espaços públicos para se refugiar em lugares onde só convive com os ‘seus’ acaba se transformando no maior obstáculo para o indivíduo conviver com a diferença, enfraquecendo diálogos e pactos (BAUMAN, 2009). “Com o passar do tempo, a exposição à diferença transforma-se em fator decisivo para uma convivência feliz, o que poderia secar as raízes urbanas do medo” (BAUMAN, 2009, p.71).

Desde o começo, o estado moderno foi confrontado com a tarefa de administrar o medo. Os medos modernos, de acordo com Bauman (2007a), nasceram na primeira rodada da desregulamentação com individualização, no momento em que os vínculos inter-humanos de

parentesco e vizinhança, que eram aparentemente eternos, afrouxaram-se ou romperam-se. O modo sólido-moderno de administração do medo tendia a substituir os vínculos danificados por associações, sindicatos e coletividades de tempo parcial, sendo a desintegração dessa solidariedade, segundo Bauman (2007a), o fim da maneira sólido-moderna de administrar o medo.

A segunda desregulamentação não foi seguida de novas formas sociais de administração do medo. A tarefa de enfrentar os medos decorrentes das incertezas tem sido ‘terceirizada’, deixada aos cuidados dos indivíduos, assim como aos mercados, que não aceitam, mas rejeitam todas as formas de interferência política (BAUMAN, 2007a). Segundo o autor, quando a competição substitui a solidariedade, os indivíduos se veem abandonados a seus próprios recursos, escassos e inadequados.

Os atuais tempos sombrios, que apresentam um quadro social em constante mudança, sem garantias, geram um universo de insegurança e de medo. Medo de inadequação é o nome da aflição resultante, a qual vai se tornando uma doença universal (BAUMAN, 2007a). Mesmo que a realidade genuína da inadequação já tivesse sido vivenciada ou mantida à distância, seu espectro iria assombrar a sociedade inteira, o tempo todo (BAUMAN, 2007a). Tal medo estimula o indivíduo a grandes esforços de autoformação e autoafirmação. Para Bauman (2007a), inadequação serve como um rótulo a uma grande variedade de medos, que são diversamente orientados, experimentados e combatidos.

O medo da inadequação e da incompetência está vinculado à própria competência que precisa ser continuamente cultivada. Competência é a capacidade de lidar com os desafios do cargo e sentir-se merecedor de sucesso. A sensação de sua falta provoca o medo. Dejours (2007) destaca que o medo de ser incompetente decorre da sensação de não estar à altura ou de se mostrar incapaz de enfrentar situações incertas. O medo de errar e de ser punido gera a falta de confiança do gerente em sua capacidade realizadora e em seu talento, conforme o estudo de Meinicke e Silva (2007). Essa incerteza significa medo e, por isso, não admira que se sonhe, continuamente, com um mundo sem acidentes, um mundo regular, previsível. Sonha-se com um mundo no qual se possa confiar e acreditar, um mundo seguro (BAUMAN, 2007a).

O medo pode, muitas vezes, ser produzido. A mídia, no entender de Silveira (2013), tem papel fundamental na ‘mercantilização’ do medo, pois dissemina ideias e sentimentos. A segurança é hoje uma mercadoria vendida no mercado, sob formas cada vez mais sofisticadas e variadas (MELO, 2008). Trata-se de um medo imaginário, de algo difuso, mas que aparece como possibilidade real ao indivíduo e ele passa a acreditar nisso (BAIERL, 2008), portanto a

segurança pessoal tornou-se um dos principais pontos de venda das estratégias de *marketing* (BAUMAN, 2007b).

Em estudos realizados com bancários, Santos e Grisci (2010) constataram que o medo é algo que se esconde, é algo que não se compartilha, vive-se em solidão. O medo ocultado é formado pelo medo do chefe, pelo medo de ser questionado por algum assunto que o indivíduo acredita que deveria saber, mas não sabe, de não estar permanentemente atualizado sobre todos os assuntos, enfim pelo medo de se expor como um indivíduo fraco, que tem defeitos. As consequências disso podem ser depressão, síndrome do pânico, ingestão abusiva de bebidas alcoólicas, divórcio e relacionamentos familiares prejudicados.

Viver em um mundo competitivo, onde a fragilidade dos laços de solidariedade (SENNETT, 2012b) significa mais do que estar condenado a sofrer tudo sozinho, é estar permanentemente comparando-se com seus pares, seja em termos de reconhecimento, seja em termos de progresso na carreira, com receio de descobrir que existem outros melhores. Isto faz rondar o fantasma do medo da incompetência ou de ser o próximo a ser descartado. Medo de se tornar vítima de uma catástrofe individual, de ficar para trás, de ser ‘o cara’ que não conseguiu atingir o objetivo comum a todos, de se transformar no indivíduo que falhou (SANTOS; GRISCI, 2010). Os medos são capazes de se manterem e se reforçarem sozinhos, como se tivessem ganhado a capacidade de se autoperpetuar e se autofortalecer, como se tivessem adquirido vida própria (BAUMAN, 2009, 2007a).

Para Dejours (2007), em situações de trabalho, é frequente verificar incidentes e acidentes cujas origens não se conseguem entender e que abalam e desestabilizam os trabalhadores. A violência na empresa hipermoderna é uma violência psíquica, ligada a exigências paradoxais. É preciso estar no escritório ou na fábrica durante um número de horas fixado previamente, tendo em contrapartida, uma remuneração. A empresa propõe ao homem gerencial, conforme Gaulejac (2007), satisfazer seus desejos de sucesso, através de uma adesão total e uma mobilização psíquica intensa. Se ela vai mal, ao homem gerencial resta recorrer a si mesmo. Caso deixe a questão de lado, a seu respeito será dito que não esteve à altura das exigências (GAULEJAC, 2007). Os trabalhadores submetidos a essa nova forma de dominação pela manipulação gerencial da ameaça de precarização vivem, constantemente, com medo, assumindo condutas de obediência e até de submissão. Isso quebra a reciprocidade entre os trabalhadores, os desliga do sofrimento de outros que também padecem a mesma situação, e, sobretudo, desliga inteiramente os que sofrem a dominação no trabalho daqueles que estão desempregados (DEJOURS, 2007).

Para Merlo (2003), o medo é um dos sofrimentos mais importantes provocados pelo trabalho. Para Dejours (2012), o medo está presente em todas as atividades profissionais, mesmo entre aquelas nas quais, aparentemente, não existem riscos à integridade física do trabalhador. Devido à ameaça de desemprego vivenciada constantemente pelos trabalhadores, o sentimento de medo surge e, com ele, o individualismo, a ideia de cada um por si (DEJOURS, 2007). Castelhana (2005) observa que o medo e a angústia do empregado provêm, em muito, dos índices de desemprego. À medida que diminui a segurança no emprego, o medo abre uma porta para o sofrimento. Quem sofre é o indivíduo e segundo a autora, ele sofre dentro e fora da organização, pois o desempregado, tem medo de não encontrar novo emprego e o empregado sofre com o medo e com as pressões que podem virar ameaças e até mesmo levar a novas demissões. Inúmeros estudos que investigam a saúde do trabalhador advertem que o maior medo do empregado é perder seu emprego.

Em pesquisa realizada com trabalhadores fabris, afastados por distúrbios nervosos, Seligmann-Silva (2011) observou as manifestações do desgaste mental no trabalho e identificou várias conexões entre a vida laboral e as condições gerais de vida. O medo pode ocasionar danos e sofrimento físico e mental ao trabalhador, fazendo com que ele mantenha o modelo e o discurso da excelência constante (CASTELHANO, 2005). Em que pesem as particularidades de cada situação, quais são os medos vivenciados pelos taxistas?

2.2.2 A cidade e o medo

As cidades, na sociedade líquido-moderna, são caracterizadas por Bauman (2007b, p.102) como “lugares em que estranhos convivem em estreita proximidade, embora permanecendo estranhos”. Nos últimos anos, a cidade se transformou em um lugar que faz pensar mais no perigo do que na segurança. Em estudo com antigos moradores de Porto Alegre, Eckert e Rocha (2005) constataram que os moradores estão assustados com a falta de atitude dos poderes públicos visando a uma política mais protetora contra o crime organizado, o tráfico de drogas e o crime contra o patrimônio. Segundo o mesmo estudo, viver na cidade que intensifica distanciamentos entre os indivíduos, onde se constroem muros e grades ao redor das casas, intensas rupturas na arte de conviver são inevitáveis. A prudência passou a ser regra para viver nessa cidade (ECKERT; ROCHA, 2005).

Tais características se refletem nas condições da vida urbana, no modo como os indivíduos percebem sua existência na cidade e nas esperanças e apreensões que tendem a associar ao ambiente urbano (BAUMAN, 2009). Segundo o autor, quando se fala das condições de vida na cidade, se está falando das condições de vida de grande parcela da humanidade.

A cidade, na sociedade líquido-moderna, pode ser caracterizada como um conjunto de indivíduos heterogêneos em circulação, um conjunto de lugares pelos quais se está fadado a perambular em meio a uma grande multidão de estranhos em contínua mudança (BAUMAN, 2003). Mesmo o convívio com estranhos tendo se tornado comum, não deixa de ser sempre assustador, já que é difícil prever sua conduta, o que faz perceber tais relações como um risco para os indivíduos (BAUMAN, 2007b). Disto advém a tendência de o indivíduo se retirar dos espaços públicos e recolher-se a ilhas isoladas, o que, com o tempo, se transforma no maior obstáculo ao convívio com a diferença, levando as habilidades do diálogo e da negociação a desaparecer (BAUMAN, 2007b).

Os que possuem recursos econômicos ou têm condições de se deslocar se defendem, garantindo sua proteção por empresas privadas de segurança ou transferindo-se para áreas mais tranquilas e nobres da cidade (BAUMAN, 1999). Bauman (1999) denomina essa situação como um *'apartheid ao avesso'*: os que podem ter acesso abandonam a sujeira e a pobreza de certas regiões, às quais permanecem presos aqueles que não têm como se mudar. Se os acontecimentos começam a comprometer o conforto, se o espaço que circunda as residências urbanas torna-se perigoso demais, alguns podem ir para outra parte, porém tal possibilidade pode estar vetada a outros (BAUMAN, 2009). Assim, segundo o autor, a contribuição para resolver as questões da cidade tende a ser deixada de lado.

Apesar da rapidez com que as cidades se globalizam, Bauman (2003) constata que algo não muda: a existência de fronteiras. Na sociedade líquido-moderna, elas parecem ser erguidas em cada nova esquina da cidade. Segundo o autor, todos que têm condições adquirem seu apartamento em um condomínio, mantendo *'longe de seus olhos'* a ameaçadora vida urbana e seus problemas, colocando-se *'dentro'* de um oásis de tranquilidade e segurança. Embora justamente tal situação mantenha todos os demais fora de lugares decentes e seguros, os que têm condições permanecem decididos a conservar e defender veementemente seu padrão, mantendo os outros do lado de fora, sem se importar para o preço que isso tem (Bauman, 2009). Referente a essa característica, DaMatta (1997, p.40) diz: “para nós, modernos, que vivemos em sociedade onde a parte é mais importante que o todo, o problema estaria sempre no coletivo

e na multidão, esses estados que seriam o inverso do indivíduo que o sistema consagra como normal e ideal”.

Outra característica das grandes cidades é o número de moradores de rua. Para não contaminar a pureza local, busca-se reduzir a zero a tolerância e expulsar os sem-teto de lugares públicos, empurrando-os para espaços marginais onde não podem viver decentemente nem se fazer ver (BAUMAN, 2009). Segundo Damatta (1997) é na rua que devem viver malandros, meliantes, pilantras e marginais em geral, ainda que em casa possam ser seres humanos decentes ou até mesmo bons pais de família. A rua é local de individualização, de luta e de malandragem, zona onde cada um deve zelar por si, enquanto Deus olha por todos (DAMATTA, 1997). Assim “cada tribo irá ocupar um distrito separado e cada família um apartamento separado” (BAUMAN, 1999, p.37).

Segundo Damatta (1997) não se pode misturar o espaço da rua com o da casa sem criar alguma forma de confusão ou conflito. Aprende-se, muito cedo, que certas coisas só podem ser feitas em casa. O normal é que a casa, a rua e o outro mundo demarquem mudanças de atitudes, gestos, roupas, assuntos e papéis sociais, pois, nos vários lugares, a experiência humana se forma, se acumula e é compartilhada (DAMATTA, 1997). É nos lugares que os desejos se desenvolvem, ganham forma, fomentados pela esperança de serem realizados e também correndo o risco de provocarem decepção (BAUMAN, 2009).

O espaço da rua é considerado ‘público’, na medida em que permite o acesso de homens e mulheres sem que precisem ser previamente selecionados, por isso, a presença em um espaço público é anônima, e os que nele se encontram podem ser estranhos uns aos outros (BAUMAN, 2009). É nos locais públicos que a vida urbana e tudo aquilo que a distingue das outras formas de convivência humana atingem sua mais completa expressão, com alegrias, dores, esperanças, pressentimentos que lhe são característicos. Trata-se de locais vulneráveis, expostos a ataques de indivíduos considerados perigosos, mas são também os únicos lugares em que existe alguma possibilidade de superar ou neutralizar a rejeição (BAUMAN, 2009). De acordo com o autor, os locais públicos são pontos cruciais nos quais o futuro da vida urbana é decidido. Uma vez que a maioria da população planetária é formada por moradores de cidades, elas são consideradas como seu futuro (BAUMAN, 2009). Nas cidades ocidentais, as praças servem de foco para a relação entre o indivíduo e o povo, abrindo um território especial, uma região teoricamente do povo, uma espécie de sala de visitas coletiva. Há também espaços transitórios e problemáticos que recebem um tratamento diferente, geralmente regiões periféricas ou

escondidas por tapumes que não são concebidas como espaços permanentes, mas como locais de transição (DAMATTA, 1997).

Para Damatta (1997), não se pode falar de espaço sem falar de tempo. Ambos, nos dias atuais, se apresentam de modo mais individualizado. Quanto mais o espaço e a distância se reduzem, maior é a importância que os indivíduos lhe atribuem; quanto mais é depreciado o espaço, menos protetora é a distância e mais obsessivamente os indivíduos traçam e deslocam fronteiras (BAUMAN, 2009). Como consequência, Bauman (2009) fala de três medos relativos à globalização sentidos pelos indivíduos da sociedade líquido-moderna: xenofobia, mixofobia e mixofilia. A xenofobia consiste na suspeita de um complô estrangeiro e no sentimento de rancor pelos estranhos. A mixofobia é tida como o medo de se misturar. É a reação à variedade de tipos humanos e de estilo de vida que se podem encontrar nas ruas das cidades contemporâneas e mesmo na mais ‘comum’ das zonas residenciais. A mixofilia é o forte interesse de misturar-se com as diferenças, por acreditar que isso abre a vida para aventuras de todos os tipos “Mixofobia e mixofilia coexistem não apenas em cada cidade, mas também em cada cidadão” (BAUMAN, 2009, p.49).

O medo de relacionamentos, a ausência do outro e a imposição de ser uma sociedade de indivíduos resulta em mudanças na vida urbana. Nas grandes cidades, este problema é mais agravado que nas pequenas comunidades, onde o relacionamento interpessoal parece resistir ao desgaste das relações humanas, pois, nos grandes centros, aglomeram-se pessoas que não possuem a menor afinidade entre si. É comum pessoas que moram em um prédio não saberem sequer quem são os vizinhos de porta, pois vivem com medo, e o distanciamento vai extremando a solidão (ANGERAMI-GAMON, 1990).

A ideia de viver em uma comunidade, tida por Bauman (2003) como um lugar confortável e aconchegante, seria o sonho de todos os indivíduos da sociedade líquido-moderna. Para o indivíduo que vive em tempos de competição e desprezo pelos mais fracos, quando os laços de solidariedade estão cada vez mais frágeis, a possibilidade de estar em um lugar onde possa relaxar, a ideia de comunidade soa como música a seus ouvidos. Para o mesmo autor, isto é tudo de que os indivíduos sentem falta e de que precisam para viver seguros e confiantes.

A esperança de alívio e tranquilidade, que torna a comunidade com que sonham tão atraente, é impulsionada cada vez que acreditam terem encontrado o lar comum pelo qual procuram. Contudo, obter essa comunidade exige vigilância vinte e quatro horas, a fim de manter os estranhos fora dos muros (BAUMAN, 2003). Bauman (2003, p. 10) diz:

Você quer segurança? Abra mão de sua liberdade, ou pelo menos de boa parte dela.
Você quer poder confiar? Não confie em ninguém de fora da comunidade. Você quer

entendimento mútuo? Não fale com estranhos, nem fale línguas estrangeiras. Você quer essa sensação aconchegante de lar? Ponha alarmes em sua porta e câmeras de tevê no acesso.

Ou seja, mesmo se alcançada, a comunidade permanecerá frágil e vulnerável, precisando continuamente de vigilância, reforço e defesa (BAUMAN, 2003).

A ideia de comunidade pode remeter a Damatta (1997), quando ele traça uma oposição entre a casa e a rua. A casa demarca um espaço de calma, repouso, recuperação, hospitalidade, enfim, de tudo aquilo que se soma à ideia de amor, carinho e calor humano, dominado por um grupo concebido como familiar. A rua é seu inverso. É o lugar que pertence ao ‘governo’, sempre repleto de fluidez de movimentos, de perigo, propício a desgraças e roubos, local de luta e de malandragem.

Os medos urbanos, segundo Bauman (1999) concentram-se no ‘inimigo interior’, fazendo com que a vigilância se dissemine, onde os muros que antes eram construídos em volta da cidade, hoje cruzem a própria cidade; os bairros sejam vigiados; os espaços públicos possuam proteção e controle; onde há guardas bem armados nos portões dos condomínios e portas operadas eletronicamente. O medo é responsável pela criação e pela existência de uma forma particular de mundo, o qual funciona como mecanismo de controle social, assumindo importante papel na socialização dos indivíduos (VILHENA ET. AL, 2011).

Para Bauman (2009) a insegurança moderna é caracterizada pelo medo dos crimes e dos criminosos. A suspeita dos outros e de suas intenções, a recusa em confiar na solidariedade humana, a insegurança e a ideia de que o perigo está em toda parte são inerentes a essa sociedade (Bauman, 2009).

Na sociedade brasileira contemporânea, em particular nas grandes cidades, o sentimento de medo e insegurança é alimentado pela percepção de que os cidadãos se encontram desprotegidos (ADORNO, 1996). Em pesquisa feita por Freitas e Dantas (2014) sobre os medos sociais dos brasileiros, destacaram-se os medos da violência urbana; do desamparo do Estado; os econômicos; os derivados da perda de sentido da vida e de afetos; os relacionados ao destino, à autoimagem do Brasil, ao futuro incerto; os globais. Percebe-se que paira nos ares das cidades brasileiras o medo permanente de ser alvo de criminosos, por isso os indivíduos saem menos à noite, andam menos pelas ruas e evitam zonas perigosas. A forma como o medo é manifestado é definida pela cultura, sendo constantemente recriada (VILHENA ET. AL, 2011).

Devido a essas características, viver e perambular pelas cidades, na sociedade líquido-moderna, tornou-se um desafio. Por este movimento constituir o fundamento do trabalho de taxista vê-se relevância no estudo que propõe debruçar-se sobre a estratégia de inventar a vida que produzem esses trabalhadores.

2.3 TRABALHO IMATERIAL

No que se refere às transformações do trabalho nos últimos tempos tem-se que:

Nessa transformação não é nem o trabalho imediato, executado pelo próprio homem, nem é o tempo que ele trabalha, mas a apropriação de sua produtividade geral, a sua compreensão da natureza e o domínio sobre esta através da sua existência enquanto corpo social - em uma palavra - é o desenvolvimento do indivíduo social que se apresenta como o grande pilar de sustentação da produção e da riqueza (LAZZARATO; NEGRI, 2001, p.28)

Novos conceitos são desenvolvidos e se tornam objetos das técnicas gerenciais, tendo como principal objetivo a mobilização da subjetividade do trabalhador. As novas competências do pós-fordismo devem ser capazes de propor inovações técnicas e soluções comunicacionais adequadas à organização trabalho que exige níveis cada vez mais intensos de cooperação nos locais de produção (COCCO, 1999).

O trabalho imaterial pode ser entendido como “o conjunto de atividades corporais, intelectuais, criativas, afetivas e comunicativas do trabalhador, que atualmente são valorizadas e demandadas como condição indispensável à produção” (GRISCI, 2008, p.4). Segundo Mansano (2009) ele está presente em todas as profissões, desde aquelas que exigem maior habilidade para criação, produção de conhecimento e contatos sociais até aquelas que demandam força física dirigida a atividades repetitivas e rotineiras. Atualmente, qualquer tipo de atividade profissional exige transição entre o trabalho material e o imaterial (MANSANO, 2009b).

Segundo Grisci (2008, p.4) “do trabalho imaterial resultam, além de produtos materiais, produtos intangíveis como sentimentos de confiança, segurança e conforto aos clientes, em uma nova relação produção-consumo”. A noção de trabalho imaterial envolve a transformação do humano pela aquisição de conhecimento e pela interação com o meio social, que tem à sua disposição equipamentos de alta tecnologia, indispensáveis em algumas áreas profissionais (MANSANO 2009b). As tecnologias provocam mudanças nas formas de ver, fazer e sentir o trabalho e a realidade, gerando maiores exigências em relação ao capital intelectual do trabalhador.

Os atuais modos de gestão primam pela criatividade e pela engenhosidade dos indivíduos; requerem capacidades de cooperação, gerenciamento de informação e de tomada de decisão a serem usufruídas como fator de produtividade e competitividade entre as empresas

(GRISCI et al, 2006); solicitam ao trabalhador a disponibilização de corpo e mente ao trabalho imaterial (LAZZARATO; NEGRI, 2001).

Segundo Gorz (2005), há uma transição do capitalismo moderno para o pós-moderno no que diz respeito à valorização dos capitais. Antes eram mais valorizados capitais materiais e hoje é o capital dito imaterial. Como consequência, mudam também as formas de trabalho. Ao trabalho simples que era mensurado em unidade de produtos por unidade de tempo, sobrepõe-se hoje o imaterial, ao qual os padrões clássicos de medida não mais podem ser aplicados (GORZ, 2005).

A atual valorização do trabalho imaterial, explica Grisci (2008, p.4), decorre de dois pontos: “o abandono dos rígidos padrões espaço-temporais do modelo de produção fordista aliado às possibilidades das novas tecnologias da informação e comunicação; e a instalação de modos sutis de controle”. A temporalidade do trabalho leva a impor ritmos e rupturas que se afastam do tempo biológico, das extrações e do tempo da vida humana. Como consequência, o indivíduo submetido à gestão deve se adaptar ao tempo laboral e às necessidades produtivas e financeiras. Adaptabilidade e flexibilidade são exigidas em mão única: cabe ao indivíduo adaptar-se ao tempo da empresa e não o inverso (GAULEJAC, 2007). O que antes era desvalorizado, como a criatividade, a iniciativa e o poder de decisão, nos dias atuais, passou a ser valorizado e exigido como um dos fatores de competitividade das empresas na nova relação entre produção e consumo (GRISCI, 2008). Ainda segundo a autora esses pontos moldam a subjetividade, e intensificam o tempo laboral, pois a organização do trabalho empenha-se em maximizar a força física e também a criatividade.

No trabalho imaterial, o foco está na produção de conhecimento, de imagens e de afetos, no qual a configuração de subjetividade ganha relevância tornando-se indispensável para garantir a preferência dos clientes e a permanência das empresas no mercado (MANSANO, 2009b). A mercadoria resultante do trabalho imaterial é produto de um processo de criação de quem faz e de quem irá consumir (LAZZARATO; NEGRI, 2001).

Do trabalho imaterial resultam coisas imateriais como informação, antecipação das necessidades dos clientes, cuidado, conforto, tranquilidade, segurança e bem-estar, transformando o consumidor quanto a seu modo de pensar e agir e a seus estilos de vida (GRISCI, 2008).

O que conta para a empresa atualmente são as qualidades de comportamento, as qualidades expressivas e imaginativas, o envolvimento pessoal na tarefa a desenvolver e completar (GORZ, 2005). O saber, cuja fonte está na inteligência e na imaginação, é cada vez

mais valorizado. Todas essas qualidades e essas faculdades são habitualmente próprias dos prestadores de serviços pessoais, dos fornecedores de um trabalho imaterial, o qual é impossível quantificar, estocar, homologar, formalizar, objetivar (GORZ, 2005). Nessa demanda, entra em ação a gestão gerencialista que se preocupa, antes de tudo, em canalizar as necessidades dos clientes para os produtos da empresa e em transformar os trabalhadores em agentes sociais de desempenho. O trabalhador é considerado se for rentável, pois a obsessão por resultados se impõe em todos os escalões da empresa (GAULEJAC, 2007). Conseqüentemente, para Lazzarato e Negri (2001, p.30), “o trabalho não se reproduz na forma de exploração, mas na forma de reprodução da subjetividade”.

O trabalho imaterial anuncia liberdades ampliadas, uma vez que ressalta características como iniciativa, inteligência, cooperação, domínio do processo, tomada de decisão, envolvimento afetivo, diálogo com os clientes. Anuncia também outras formas de controle que extrapolam as previsões das antigas formas de poder (GRISCI, 2008). O controle pode ser estabelecido através de metas de produção ou lucro, as quais cada unidade tem liberdade de cumprir da maneira que achar melhor, essa liberdade é, no entanto, enganosa. É raro as organizações flexíveis estabelecerem metas fáceis de cumprir, o esforço é para coagir cada vez mais as unidades, uma pressão que vem da alta administração da instituição (SENNETT, 2012a).

O trabalhador é solicitado a conhecer todo o processo de produção e a colaborar para aperfeiçoá-lo, expondo suas percepções e opiniões, exigindo sua implicação subjetiva para com o processo produtivo, ainda que não haja a sofisticação de um saber técnico (MANSANO, 2009b). Segundo a autora, o conhecimento baseado na experiência ganha importância e passa a ser valorizado como um diferencial. Tanto a capacidade para tomar decisões quanto a habilidade para enfrentar situações inéditas demandam a articulação direta entre o fazer e o pensar (MANSANO, 2009b). Para Cocco (1999), o trabalho imaterial implica a mobilização da subjetividade do trabalhador, de sua capacidade de enfrentar o imprevisível, exigindo capacidade de produção linguística, de aprendizado, de comparação e de autorreflexão. Hoje em dia, o sistema de produção se identifica com o processo de produção da comunicação social, transformando o produto-serviço em uma construção social de interação.

Os serviços, tomados na perspectiva do imaterial, requerem mais intensamente as capacidades intelectuais e afetivas, os aprendizados culturais, o cuidado individual e coletivo. Disso decorrem problematizações no que se refere à intensificação do trabalho. Para Dal Rosso (2008), é um erro supor que a intensificação do trabalho ocorre apenas em atividades industriais,

pois, nos serviços imateriais, o trabalho é cada vez mais cobrado através de resultados e pelo maior envolvimento do trabalhador. Evidencia-se, portanto, a extensão do controle da instituição sobre o indivíduo, já que este acaba ampliando seu contato com o trabalho através do aparato tecnológico disponível (GRISCI; SCALCO; KRUTER, 2011). Torna-se, pois, cada vez mais difícil distinguir as fases de produção das de consumo, o tempo de trabalho do tempo de vida, constituindo eles uma única e mesma realidade (COCCO, 1999).

Segundo Dal Rosso (2008) o trabalho atual apresenta características distintas de outras épocas, como, por exemplo, o fato de que o emprego se concentra, cada vez mais, em atividades de serviços e de componentes da imaterialidade transformarem o trabalho industrial. Para o mesmo autor é necessário, portanto, introduzir a questão da materialidade e da imaterialidade na pauta das discussões, tanto nas que tratam da transição entre elas, como de suas consequências, por exemplo, a produção de efeitos nocivos para a saúde dos trabalhadores.

No que se refere aos modos de gestão em tempos de imaterialidade do trabalho, a rentabilização da fluidez dos processos e das flexibilizações constituem um dos fios condutores das organizações e, por consequência, afetam a vida daqueles que nelas atuam. O processo de intensificação do trabalho traz efeitos sobre os corpos, a inteligência e a psique dos trabalhadores, fundamentando a hipótese de que o trabalho imaterial gera acidentes e doenças laborais de natureza distinta daquelas geradas pelo trabalho material (DAL ROSSO, 2008). Segundo Gaulejac (2007, p. 120), “na empresa hipermoderna, o objetivo do controle tende a se deslocar do corpo para a psique, da atividade física para a atividade mental”. Essas mudanças laborais agravam problemas de saúde relativos a estresse, depressão, hipertensão e gastrite, decorrendo de qualidades próprias do trabalho imaterial denso: pressões por resultados e advindas da clientela, exercidas sobre o lado psíquico e relacional do trabalhador (DAL ROSSO, 2008).

Intimamente relacionado às questões que envolvem desempenho, o trabalho imaterial repousa sobre sua implicação subjetiva (LAZZARATO; NEGRI, 2001). A personalização da relação entre prestadores de serviços e clientes é, de fato, uma das estratégias das empresas, na qual os prestadores de serviços agem como representantes pessoais da firma (GORZ, 2005). Não são eles que emprestam à empresa sua personalidade, é exatamente o contrário: a personalidade da empresa se exprime através deles, que assumem o estilo, o comportamento e a linguagem da casa (GORZ, 2005). A ativação, seja da cooperação produtiva, seja da relação social com o consumidor, é materializada através do processo comunicativo, inovando continuamente as formas e as condições da comunicação (LAZZARATO; NEGRI, 2001).

Segundo Gorz (2005) atualmente o capital compreende sua notoriedade, seu prestígio e o talento, a competência e a criatividade dos indivíduos.

A vida inventiva no trabalho imaterial é considerada importante, sendo reconhecida como uma força soberana e constitutiva do trabalho e do próprio sujeito que o executa. Ela encontra-se às voltas, o tempo todo, com diferentes aparelhos de captura, entretanto nunca está totalmente capturada (MANSANO, 2009a). No momento, o que importa é que a atividade de produção em si é uma dimensão necessária a todo trabalho imaterial, ela tende a apelar às mesmas capacidades e às mesmas disposições pessoais que possuem as atividades fora do trabalho (GORZ, 2005). Havendo demanda das mesmas disposições da vida pessoal na profissional, a linha que separa essas duas dimensões torna-se cada vez mais imperceptível. Frente ao exposto, questiona-se: quais características do trabalho imaterial estão presentes no trabalho de taxista?

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 MÉTODO

O presente estudo teve como objetivo responder à seguinte questão de pesquisa: como se constitui a estratégia de inventar a vida de taxista no exercício do trabalho imaterial, considerando o medo característico da sociedade líquido-moderna? Quando se está lidando com problemas pouco conhecidos e a pesquisa é de cunho exploratório, a investigação qualitativa é a mais adequada (GODOY, 1995a). A finalidade real da pesquisa qualitativa não é contar opiniões ou pessoas, mas explorar o espectro de opiniões e as diferentes representações sobre o assunto em questão (BAUER; GASKELL, 2012).

As pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. São desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato. Muitas vezes, elas são a primeira etapa de uma investigação mais ampla, em que o produto final deste processo passa a ser um problema mais esclarecido (GIL, 2008).

3.2 PARTICIPANTES DA PESQUISA

Os participantes do presente estudo foram o diretor administrativo do sindicato de taxista de Porto Alegre; um instrutor do curso de formação profissional para taxista; aspirantes a taxistas; taxistas da cidade de Porto Alegre – RS.

O trabalho de taxista conforme exposto anteriormente, indica que tempo é dinheiro, e os taxistas apresentam longas jornadas e horários diferenciados de trabalho. Devido a essas características, houve dificuldade no sentido de que os taxistas disponibilizassem seu tempo para as entrevistas. Ao perceber tais características peculiares, no decurso do trabalho de campo, os horários destinados à coleta de dados foram adaptados.

A seguir serão apresentados os participantes da pesquisa.

3.2.1 Diretor Administrativo do Sindicato de Taxistas e Instrutor do Curso de Formação Profissional para Taxista

Foram entrevistados um membro do Sindicato dos Taxistas de Porto Alegre – Sintaxi e um instrutor do curso de formação profissional para taxista.

Antes de começar a coleta de dados, contatou-se o respectivo sindicato a fim de explicar o estudo e pedir permissão para frequentar os pontos fixos e abordar os taxistas. Desde o primeiro contato, as conversas aconteceram com o diretor administrativo, o qual, posteriormente, aceitou ser entrevistado para falar sobre o funcionamento do sistema de táxi na cidade de Porto Alegre. Ele é diretor administrativo do sindicato desde 2013, tem 52 anos e atua como taxista há 32 anos.

O curso de formação profissional para taxista é ministrado por diversos instrutores, cada um abordando um tema curricular. Um dos instrutores acompanha os alunos durante toda a sua formação, após dar a primeira aula, acompanha o curso para analisar o desenvolvimento das atividades. Por sua familiaridade com o curso e por ter havido aproximação com esse instrutor, ele foi solicitado e aceitou participar desse estudo. Ele tem 44 anos, nunca trabalhou como taxista e, desde 2012, ministra aulas no curso.

3.2.2 Aspirantes

No decorrer das entrevistas, tomou-se conhecimento de que, para exercer o trabalho de taxista em Porto Alegre, é necessário fazer um curso de formação profissional para taxista. Isso despertou o interesse de participar de tal curso para conhecer o processo de formação desses profissionais, bem como as expectativas dos aspirantes em relação à profissão. Desse modo, aspirantes a taxistas foram considerados participantes da pesquisa ao longo de sua realização.

O curso para formação de taxista ocorre semanalmente, no SEST SENAT de Porto Alegre, tendo em média 25 alunos e se estende de segunda a sexta-feira, das 8h às 17h30min.

Na semana em que a pesquisadora participou do curso, 22 aspirantes a taxista estavam presentes às aulas. Seus dados estão expostos no Quadro 1.

Quadro 1 - Caracterização dos Aspirantes a Taxista

Participante	Idade	Estado Civil	Filhos	Escolaridade	Em qual turno pretende trabalhar?	Já trabalhou com táxi?	Qual foi o último trabalho?
A1	36	Casado	2	Ensino Médio	Todos	Não	Gestor do condomínio
A2	30	Casado	2	Ensino Médio	Todos	Não	<i>Motoboy</i>
A3	22	Solteiro	1	Ensino Médio	Todos	Não	Laboratório ótica
A4	26	Casado	1	Ensino Médio	Todos	Não	Motorista
A5	32	Solteiro	2	Ensino Médio	Todos	Não	Autônomo
A6	42	Casado	5	Ensino Médio	Dia	Não	Motorista de ônibus
A7	34	Casado	3	Ensino Médio	Dia	Sim	Agente Administrativo
A8	38	Casado	3	Ensino Médio	Todos	Não	Obra
A9	35	Solteiro	1	Ensino Fundamental	Todos	Não	Frentista
A10	28	Casado	0	Ensino Médio Incompleto	Todos	Não	Representante Comercial
A11	44	Casado	2	Ensino Médio	Dia	Não	Corretor de Imóveis
A12	46	Casado	1	Ensino Médio	Dia	Não	Vigilante
A13	36	Casado	2	Ensino Superior	Noturno	Não	Subgerente de Manutenção Predial
A14	56	Casado	1	Ensino Médio	Dia	Sim	Artesanato
A15	57	Casado	4	Ensino Superior	Dia	Sim	Corretor de Imóveis
A16	40	Casado	1	Ensino Superior	Dia	Não	Corretor de Imóveis
A17	55	Casado	1	Ensino Superior	Dia	Não	Corretor de Imóveis
A18	30	Casado	0	Ensino Superior Incompleto	Dia	Não	Gerente
A19	31	Solteiro	0	Ensino Médio	Dia	Não	Garçom
A20	43	Casado	2	Ensino Médio	Dia	Não	Vigilante de carro forte
A21	34	Solteiro	1	Ensino Médio	Dia	Não	Metalúrgico
A22	29	Casado	1	Ensino Médio	Noite	Não	<i>Motoboy</i>

Fonte: Dados da pesquisa

Percebe-se que o curso é frequentado por indivíduos oriundos de diversas profissões e com idades variadas. A maioria é casado, tem filhos e nunca trabalhou com táxi. Em conversa

com os participantes, notou-se que eles procuraram a profissão de taxista por indicação de conhecidos ou por já terem trabalhado em alguma profissão relacionada a trânsito. Chama a atenção a escolaridade dos aspirantes a taxista, sendo quatro com ensino superior incompleto e apenas um com ensino fundamental. Além disso, apenas dois indicaram o turno da noite como pretensão exclusiva de trabalho, e apenas três já haviam trabalhado com táxi.

3.2.3 Taxistas

A seleção dos taxistas entrevistados aconteceu através da acessibilidade e da concordância em participar da pesquisa. Quatro taxistas foram contatados através de conversas em pontos fixos. Onze foram indicados por taxistas que já haviam participado das entrevistas e por pessoas que tinham conhecimento da pesquisa. Ao todo, foram entrevistados quinze taxistas do sexo masculino, todos casados, cujas demais características estão apresentadas no Quadro 2.

Quadro 2 - Caracterização dos Taxistas Participantes da Pesquisa

Participante	Idade	Filhos	Relação com o Táxi	Turno de Trabalho	Tempo no táxi	Histórico de assalto no trabalho
T1	39	1	Locatário	Dia	2 anos	Não
T2	64	2	Comissionado	Dia	8 anos	Não
T3	29	1	Diarista	Dia	10 anos	Uma vez
T4	33	1	Diarista	Dia	4 anos	Não
T5	28	1	Comissionado	Noite	10 meses	Uma vez.
T6	61	3	Locatário	Dia	2 meses	Não
T7	58	2	Permissionário	Dia	26 anos	Não
T8	56	2	Permissionário	Dia	21 anos	Seis vezes.
T9	35	1	Comissionado	Noite	2 anos	Não
T10	41	3	Locatário	Dia e Noite	2 anos	Duas vezes
T11	33	0	Permissionário	Noite	7 anos	Não
T12	33	1	Comissionado	Noite	3 anos	Não
T13	37	3	Comissionado	Dia e Noite	15 anos	Uma vez.
T14	52	4	Comissionado	Dia	19 anos	Duas vezes.
T15	43	1	Comissionado	Dia	8 anos	Não

Fonte: Dados da Pesquisa

Como mostra o Quadro 1, a relação dos taxistas com o táxi se dá do seguinte modo: permissionário, diarista, comissionado, locatário. O permissionário é o taxista que pode ser considerado dono do táxi. A relação de permissionário acontece quando o taxista é sorteado pela EPTC para ter a permissão de ser o responsável pelo veículo por determinado tempo. O diarista é o taxista que paga para o permissionário um valor fixo por dia, o qual é decidido na hora da contratação, independente do ganho diário obtido com as corridas. O valor acordado é repassado ao permissionário, ficando o restante com o taxista como sua remuneração e para o pagamento de despesas com gasolina, óleo, manutenção do carro e outras. O comissionado é o taxista que ganha um percentual do que fatura no dia. O percentual é combinado entre ele e o permissionário, sendo em torno de 25% a 30% do valor total de corridas diárias. Nesse caso, o pagamento da gasolina e da manutenção fica por conta do permissionário. Locatário é o taxista que aluga o táxi por um valor fixo por mês para o permissionário do táxi e todo o ganho restante, obtido neste período, pertence a ele. Na locação, o taxista fica responsável pelo carro como se fosse o permissionário. Cabe ao permissionário decidir se quer colocar outro taxista para trabalhar no turno inverso ou se irá trabalhar sozinho. Ele torna-se também responsável pela manutenção e pelos gastos com o carro, bem como pela contratação e pela relação com o outro taxista, eventualmente contratado.

O Quadro 1, permite verificar que o tempo de trabalho varia entre os taxistas o que possibilitou mostrar as suas experiências e as suas visões de modo amplo. Todos os taxistas entrevistados são casados e a maioria tem filhos.

3.3 COLETA DE DADOS

3.3.1 Entrevista semiestruturada

Foram realizadas quinze entrevistas semiestruturadas com taxistas por meio do método bola de neve. O método bola de neve é “aquele onde os participantes iniciais indicam novos participantes” (FREITAS, 2000, p.107). Para a entrevista semiestruturada, foi formulado um roteiro (Apêndice B). As entrevistas foram gravadas com a permissão dos entrevistados e

posteriormente transcritas. O termo de consentimento foi lido e assinado pelos entrevistados (Apêndice C). A ordem de efetivação das entrevistas foi utilizada para identificar os participantes T1, T2, e assim sucessivamente.

As entrevistas semiestruturadas realizadas com o diretor administrativo do sindicato de taxistas e com o instrutor do curso de formação profissional para taxista foram igualmente gravadas e transcritas mediante consentimento dos participantes. Ambas ocorreram entre os meses de julho e novembro de 2014. Os entrevistados se mostraram à vontade para responder às perguntas e para falar sobre suas experiências no táxi.

3.3.1.1 Com Diretor Administrativo do Sindicato de Taxistas e Instrutor do Curso de Formação Profissional para Taxista

A entrevista com o diretor administrativo do sindicato de taxistas de Porto Alegre foi feita na sala de direção do sindicato, em uma manhã de agosto de 2014, quando o participante falou sobre características, dados e leis relativas ao trabalho de taxista em Porto Alegre. A entrevista durou cerca de uma hora, tendo o entrevistado se mostrado disposto a falar sobre o sistema de táxis. A identificação desse entrevistado será a partir de (S).

A entrevista com o instrutor do curso de formação profissional para taxistas aconteceu na última manhã do curso, na sala de aula, e durou cerca de 30 minutos. Com muita experiência e conhecimento do curso, conversou à vontade, tendo falado sobre como acontece a formação e sobre o perfil dos aspirantes a taxista. A identificação desse entrevistado será a partir de (I).

3.3.1.2 Com taxista

Com o intuito de encontrar taxistas que aceitassem participar da pesquisa, foi feito um levantamento de todos os pontos fixos existentes na cidade de Porto Alegre, para que se pudesse ir a alguns pontos considerados de maior fluxo para conversar com os profissionais. Nos pontos fixos normalmente tem alguns carros parados e taxistas conversando à beira da calçada. A abordagem aconteceu, na maioria das vezes, em grupos de pessoas. Explicava-se o objetivo do

trabalho e se questionava se alguém gostaria de participar. Grande parte das abordagens resultou em respostas negativas, sob a alegação de que não tinham tempo disponível ou não se consideravam aptos para responder. Na maior parte das vezes, a conversa começava com quatro ou cinco pessoas e terminava com apenas uma. No decorrer da abordagem, os profissionais que não se interessavam saíam e ficavam apenas aqueles que aceitavam informar o número de telefone para, posteriormente, serem agendados os melhores dia e hora para a efetivação da entrevista, bem como o local.

Entre aqueles que passaram seus dados para marcar a entrevista, boa parte não atendeu ao telefonema e, em alguns casos, a entrevista foi marcada, mas o participante não apareceu. Um total de trinta e quatro possíveis participantes informaram o contato com a afirmação de que participariam da pesquisa, em dois casos a entrevista foi marcada e o participante não apareceu; em dezessete, a entrevista foi cancelada, restando quinze entrevistados.

Das quinze entrevistas realizadas, quatro foram agendadas a partir de conversas em pontos fixos e onze foram indicações de amigos que conheciam a pesquisa ou de taxistas que já haviam sido entrevistados. No caso de indicação, o contato com o taxista foi feito por telefone, quando era apresentada a pesquisa e a pesquisadora. No grupo dos indicados, a aceitação foi praticamente unânime. Geralmente uma hora antes do horário marcado para a entrevista, era feita uma ligação para o taxista para confirmar sua disponibilidade e lembrá-lo do horário e local. Em alguns casos, o participante pediu para trocar o dia ou o horário.

As entrevistas foram marcadas em locais públicos, apenas três foram feitas nas casas dos participantes. A preferência por locais públicos teve a intenção de passar maior confiança ao participante e à pesquisadora, pois não havia prévio conhecimento entre eles. As três entrevistas feitas na residências dos taxistas atenderam a preferência dos participantes, tendo a pesquisadora aceito por se sentir segura em ir até o local indicado. Em dois dos três casos, a indicação fora feita por um parente próximo do taxista. Em um caso, o contato fora feito no ponto fixo. Como estavam havendo barreiras para a efetivação das entrevistas e esse taxista só poderia participar se fosse em sua casa, depois de a pesquisadora se certificar de que lá haveria mais pessoas, a entrevista foi efetuada.

Apenas duas das quinze entrevistas foram feitas em horário de trabalho do taxista. Todas as outras foram agendadas para horários em que estivessem em período de descanso.

Em duas entrevistas, realizadas nas residências dos taxistas, a família se fazia presente e, nesses casos, os entrevistados (T7, T9) deram respostas mais técnicas às perguntas formuladas.

As entrevistas levaram a pesquisadora a percorrer muitas partes da cidade de Porto Alegre, a preferência em fazer as entrevistas em lugar público e, para facilitar a aceitação por parte dos taxistas, em algum lugar perto de suas casas, decorreu o deslocamento da pesquisadora por vários bairros da cidade, mais especificamente os bairros Humaitá, Glória, Centro, Menino Deus, Sarandi, Azenha, Jardim Botânico, Lindoia, Bom Fim e Floresta. As entrevistas foram desenvolvidas em algum ponto fixo de táxi, em praças ou em *shoppings* da cidade. Elas duraram de uma hora a uma hora e meia.

3.3.2 Grupo focal com aspirante

O grupo focal combina abordagens da entrevista individual e da observação participante, seu tamanho deve ser pequeno o suficiente para que todos possam participar das discussões (OLIVEIRA; FREITAS, 2006). O estímulo à interação do grupo deve estar relacionado à condução da discussão entre os participantes, os levando a conversarem entre si e não somente a interagirem com o pesquisador (BARBOUR, 2009).

Essa técnica de coleta de dados pode ser um adicional para as entrevistas, permitindo ao pesquisador explorar questões surgidas na análise das entrevistas e esclarecer áreas que apresentem pontos obscuros. Pode também ser baseada em observação participante, obtendo a percepção do pensamento dos membros do grupo sobre o objeto de investigação (OLIVEIRA; FREITAS, 2006).

Depois de participar, por uma semana, do curso de formação profissional para taxista e de conhecer os aspirantes a taxistas, a pesquisadora os convidou a participarem do grupo focal, tendo sido explicado como o mesmo se desenvolveria. Apesar de todos os instrutores terem alertado que seria muito difícil que os aspirantes a taxistas disponibilizassem tempo, seis se prontificaram a participar.

Foi então realizado um grupo focal com seis participantes do curso de formação profissional para taxista (A2, A3, A6, A7, A10, A20), em uma sala de aula do SEST SENAT. Optou-se pela técnica de grupo focal dada a rara disponibilidade de reunir tantos aspirantes a taxistas. A conversa partiu do estímulo de saber quais suas expectativas em relação à profissão e, conseqüentemente sua estratégia de inventar a vida. O grupo focal teve duração aproximada de uma hora, foi gravado mediante autorização dos participantes e, posteriormente, transcrita.

O grupo focal possibilitou aos participantes compartilharem suas intenções, experiências e expectativas quanto à nova profissão. A condução do grupo focal visou propiciar interação entre os participantes, de modo que todos tecessem livremente suas opiniões e considerações.

3.3.4 Observação Participante

A técnica de observação participante consiste em examinar fatos ou fenômenos que se deseja estudar, obrigando o pesquisador a um contato mais direto com a realidade do pesquisado. Ou seja, consiste na participação real na vida da comunidade, do grupo ou em determinada situação (GIL, 2008).

A observação participante, para Lakatos e Marconi (2008), implica interações entre pesquisador e grupo social pesquisado, com o objetivo de coletar dados diretamente do contexto do grupo. Conforme Gil (2008), o observador assume o papel de um membro do grupo.

A observação participante para o presente estudo aconteceu no curso de formação profissional para taxista, entre os dias 20 e 24 de outubro de 2014, das 8h às 17h 30min, na sede do SEST SENAT, em Porto Alegre, totalizando quarenta e sete horas e trinta minutos de observação participante, tendo em vista que a pesquisadora fazia observação também em horário de almoço e intervalos de aula.

Entre uma aula e outra, as conversas no corredor e os almoços em um restaurante próximo ao local proporcionaram maior aproximação com os participantes e possibilitaram a ampla coleta de dados. Na sala de aula, mesmo sendo a única mulher a participar do curso, houve interação entre os colegas e participação em aula, possibilitando a real integração no curso de formação profissional para taxistas.

3.4 ANÁLISE DE DADOS

Após ser realizado o processo de coleta de dados, procedeu-se a análise dos dados para a qual se optou pela análise de conteúdo. A análise de conteúdo é um método que trabalha

tradicionalmente com textos que são construídos no processo de pesquisa e em protocolos de observação (BAUER; GASKELL, 2012).

A análise dos dados seguiu as orientações propostas por Minayo (2001). Desse modo iniciou-se a análise pela pré-análise, quando foram organizados os materiais disponíveis a partir do conteúdo das transcrições e anotações resultantes das entrevistas semiestruturadas, do grupo focal e da observação participante.

Posteriormente foram lidos e separados em unidades de sentido, afim de configurarem categorias coletivas que permitiram interpretações à luz da teoria. O material produzido nesta fase foi analisado com base no referencial teórico adotado, buscando compreender a estratégia de inventar a vida de taxista no exercício do trabalho imaterial, considerando o medo característico da sociedade líquido-moderna. Nesta fase, as entrevistas foram lidas e relidas inúmeras vezes pela pesquisadora a ponto de na análise dos dados várias frases dos entrevistados virem à memória da pesquisadora com facilidade.

Da análise dos dados resultaram as seguintes macrocategorias: medo, afirmação e negação. E as seguintes microcategorias: legitimação da profissão; fragilidades da profissão; sustento próprio e de terceiros; circulação pela cidade; segurança; generalização do estereótipo; rotina protetora e vida de passagem.

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

4.1 TRABALHO DE TAXISTA

4.1.1 O cenário e o contexto do trabalho de taxista

Essa seção expõe o trabalho de taxista sob a ótica das normas que regulamentam a profissão, tanto as escritas, como a Lei do Táxi de Porto Alegre, quanto as estabelecidas pelos próprios taxistas, como horários de trabalho e as relações entre permissionários e taxistas, bem como dados do sistema de táxi em Porto Alegre e os modos de trabalho na profissão. Por ter esse estudo o objetivo de conhecer a estratégia de inventar a vida de taxista, o conhecimento do contexto de trabalho de taxista e de sua rotina torna-se primordial.

Porto Alegre possui 3922 táxis e aproximadamente 10.500 taxistas (EPTC, 2014) e 8300 ruas conforme faz questão de frisar o T7. Desses 10.500 taxistas, 500 falam outro idioma e apenas 3% são mulheres. Fato que corrobora o predomínio de homens no curso de formação que foi frequentado e os olhares curiosos que podiam ser lidos como “uma mulher fazendo o curso para se tornar taxista” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.1). A média de idade dos taxistas na cidade de Porto Alegre, segundo a EPTC é de trinta anos e a média de escolaridade é o ensino fundamental completo.

Um táxi, com dois motoristas trabalhando alternadamente, roda, em média, 5 mil quilômetros por mês. A vida útil do veículo usado para este fim é considerada baixa em relação à de veículos utilizados em outras circunstâncias. Atualmente, a média de idade de um táxi em Porto Alegre é de dois anos e nove meses e 60% dos táxis circulando são a base de gás natural veicular. Antigamente, havia muitos veículos sucateados, segundo o diretor administrativo do sindicato, por não haver muita clientela. Hoje em dia, o táxi pode ter no máximo 10 anos de uso e há muitos incentivos para a compra de veículos novos.

O valor da tarifa de táxi na data de 22/04/2015, em Porto Alegre, era de R\$2,26 na bandeira 1 e R\$2,94 na bandeira 2 por quilômetro rodado, sendo R\$4,52 o valor da bandeirada inicial. O aumento da tarifa é calculado conforme o IGPM: “esse ano os taxistas tiveram um aumento tanto o auxiliar quanto o permissionário de 7,3%. Agora não, agora nós temos o IGPM,

tu coloca ali vê o valor que tá ali acrescenta e pronto” (S). Atualmente, não é obrigatório o uso de uniforme para taxistas, mas, segundo a lei que regulamenta a profissão, ele deve vestir camisa e calça ou bermuda na altura do joelho, de cor única, e usar calçado fechado.

O taxista precisa portar, em seu veículo, uma série de documentos obrigatórios: CNH com EAR (exerce atividade remunerada); certificado de registro de veículo; alvará de tráfego; guia de aferição do taxímetro; guia de ruas da cidade de Porto Alegre editado há, no máximo, três anos; segunda via do termo da vistoria; selo da vistoria; licença do ponto fixo; autorização de publicidade; talão de recibos.

Para se tornar permissionário de táxi, além de já trabalhar como taxista, é preciso, segundo o diretor administrativo do sindicato de taxistas, participar de um ‘concurso público’, que se assemelha a um sorteio. Cada indivíduo pode ter apenas um táxi em seu nome. “Então vai ser feito licitação igual concurso público, vai colocar ali quais as qualificações da pessoa pra entrar no sistema e a pessoa se enquadrando aí (...) pode fazer esse concurso”.

As relações existentes na atividade de taxista são as de permissionário, comissionado, locatário e diarista. A relação de locação de táxi mudou depois da última atualização da Lei do Táxi, feita em fevereiro de 2014. Conforme a nova lei, o permissionário do táxi não poderá mais alugar o táxi e ficar sem trabalhar nele. Antigamente, isso acontecia com permissionários com mais de 65 anos. “Mas isso está restrito aos taxistas que se encontram no sistema antes de fevereiro de 2014. Os após, esses que vão surgir por licitação, esses não terão esse privilégio aí, eles terão que exercer a atividade junto” (S). Se ocorrer o óbito do permissionário do táxi, a permissão de concessão do táxi passa para a esposa ou para um dos filhos. Na ‘lei velha’, citada pelo entrevistado, o herdeiro da permissão do táxi poderia trabalhar por mais 35 anos. Na lei atual, de fevereiro de 2014, o herdeiro pode trabalhar até se completarem os 35 anos de permissão:

S: ‘Caso haja um falecimento do permissionário que ganhou por licitação, que daqui a cinco anos ele venha a falecer, restou 30 anos. A esposa ou o filho herdarão, mas por 30 anos, pra concluir aquele tempo né. Diferente desse que já se encontra hoje no sistema e que venha a falecer daqui cinco ou dez anos os outros receberão por mais 35 anos, e esse não é descontado daquele tempo’.

Grande parte dos taxistas que trabalham como comissionados são obrigados a entregar o controle do quanto rodaram durante o dia para o permissionário. Quando ele assume o carro, deve anotar a quilometragem inicial de seu turno e, ao término, a quilometragem final. Por ocasião da troca de motorista, o carro é entregue com o tanque de gasolina cheio. O comprovante de abastecimento serve também para demonstrar o que foi gasto. Com esses dados o permissionário sabe a média de quanto o taxista pode ter ganhado no dia.

Porto Alegre possui em torno de 320 pontos de táxi, sendo 164 fixos e os demais livres ou eventuais. A escolha do ponto em que o táxi irá trabalhar acontece através de sorteio. Quando abrem novos pontos, se o taxista não achar vantajoso o ponto onde está, pode se candidatar a outro. A solicitação de abertura de novos pontos de táxi pela cidade normalmente procede da solicitação dos taxistas, que comunicam à EPTC esta necessidade: “eles fazem daí o sorteio pra todos os taxistas, aqueles que interessam eles vão dizer “oh tem um ponto a, b, c, d” e se interessar me candidato naquele ponto que achar interessante” (S).

Nem todos os táxis possuem ponto fixo. Conforme o Sintaxi, em torno de 1600 veículos não têm ponto fixo. Nesse caso, trabalham com os chamados ‘pontos livres’, onde todos os táxis podem parar, ou ‘dar bocada’ em pontos fixos de outros veículos. ‘Dar bocada’ é uma expressão comum no linguajar taxista, significando parar em ponto fixo que não é o seu, quando não tiver nenhum veículo, ou aguardar afastado até a saída de todos os veículos do ponto. “Se chegar o titular do ponto aí tu é obrigado a se retirar, dar espaço pra ele, a preferência é dele” (T6). Segundo as regras do táxi, mencionadas por S, “a preferência é de quem tem o ponto fixo, saiu ele pode encostar, se não saiu ele fica atrás aguardando. Agora no ponto livre qualquer um pode parar”. O ponto livre é considerado pelos condutores um auxílio na circulação pela cidade “quando é ponto livre não tem problema, agora quando é ponto fixo sim, tu não pode parar, tu pode parar só se tu for o ponta, o primeiro carro da rua, se não tu não pode parar” (T10).

Além dos pontos livres, existem os de apoio. Os pontos de apoio estão distribuídos em locais estratégicos pela cidade e são utilizados por taxistas que possuem convênios com radiotáxi. “Eu procuro esses pontos de apoio e fico por ali, desde que não tenha muito carro, pra não demorar muito. Aí fica aguardando até chegar a minha vez, aí quando chega a minha vez aí toco o GPS, aceito a solicitação e vou buscar no endereço” (T14).

Os pontos de táxi são considerados como uma segurança em relação à circulação pela cidade. Principalmente quem tem ponto fixo diz que uma das vantagens é não ficar à deriva na rua e assim evitar circular pela cidade sem passageiro. “Eu acho que é importante, quando não tem movimento na cidade a tua segurança vai ser o teu ponto. O ponto fixo geralmente tem o pessoal que é sagrado, o pessoal pega vai trabalhar ali perto e pega o táxi ali pra ir embora (T13)”. A familiaridade com a região onde está o ponto fixo do táxi é comum. Na maioria das vezes, os taxistas preferem levar corridas a locais já conhecidos por eles. Em algumas situações, ter ponto fixo não é considerado vantajoso, principalmente quando o ponto é muito longe do local em que o taxista pega o táxi.

O ponto do meu carro é na rodoviária, só que eu moro na zona norte, eu não vou da zona norte até a rodoviária vazio então o que eu faço, como eu moro perto do Bourbon

Wallig, eu sempre encosto primeiro ali, aí vou vendo, conforme as corridas vão indo eu vou indo. Então apesar do meu carro ter ponto fixo eu não trabalho no ponto, eu trabalho na rua. Se eu pego pro lado do meu ponto eu paro no ponto se não eu não paro no ponto (T10).

Normalmente, o ponto fixo é considerado um auxílio no dia a dia de trabalho de taxista. A jornada de trabalho dos taxistas em Porto Alegre é, em média, de doze horas por dia: “todo o taxista ele trabalha no mínimo doze horas, porque se ele trabalhar menos o que ele ganha não consegue se sustentar né, então ele se obriga porque tu não tá dirigindo as doze horas” (S). Com uma jornada extensa, rodar o tempo todo seria desvantajoso, portanto:

Dessas 12h tu vai dirigir aí 6h, 7h no máximo. Porque tu fica parado, tu te obriga parar pra poder esperar o passageiro ou um momento de dar uma circulada. Tudo tem um horário mais ou menos, se tu começa a circular muito termina virando muito custo e pouco benefício né, então tem que, tanto quando a gente coloca um auxiliar novo ele vem com a visão de sair rodando, aí quando chega ao final do dia ele rodou um monte, fez um dinheiro alto, mas em compensação gastou muito combustível, quase que gastou elas por elas (S).

Saber estabelecer “paradas” ao longo da jornada de trabalho, visa driblar a cilada contida na ideia de movimento contínuo, que resulta em “elas por elas” em termo de “féria” e custos, pois segundo a EPTC (2015), a média do faturamento mensal de taxista é de R\$2.500,00. No período em que ficam parados, os taxistas aproveitam para se relacionar com os colegas, tomar café, ler e descansar:

Escuto música, jogo joguinho no celular, leio um pouco, fico parado em algum lugar né... normalmente se for ficar parado em algum lugar talvez eu prefiro ficar parado em um posto de gasolina aonde tem movimento entendeu, aí posso pegar um café, aí pego alguma coisa pra ler, vejo alguma coisa na internet (T5).

Os taxistas que trabalham com ponto fixo usufruem da infraestrutura do ponto para descansar nas horas de folga: “A gente tem ali uma casinha com telefone, banheiro, tem um abrigo. Se tá chovendo, frio, sai para esticar as pernas, bater um papo, tem banco para sentar” (T2). Observou-se que utilizam o tempo de parada para descansar, se informar e estreitar os frágeis laços de solidariedade com os pares. Todos os taxistas que têm um ponto fixo ficam com uma cópia da chave da ‘casinha do ponto’. Eles elegem um supervisor que organiza e gerencia tanto o local quanto as regras do ponto fixo. Em alguns pontos da cidade, os taxistas usam uniforme, como no *Shopping Total*, no aeroporto e agora na rodoviária. Essas regras são determinadas pelo supervisor do ponto, após ouvir a opinião de todos.

Segundo o diretor administrativo do sindicato, a cidade de Porto Alegre está dentro dos parâmetros mundiais em quantidade de táxis, possuindo um táxi para cada 361 habitantes. “É um número suficiente pra atender a demanda né, tem alguns momentos que, isso, que falta táxi, mas isso aqui é Porto Alegre então não tem lugar no mundo que na hora do pico que não vai faltar táxi pra população”. Para ele, não são necessários mais táxis na cidade “se por ventura

colocar muito táxi no sistema termina depreciando a situação, as pessoas perdendo o interesse de trabalhar com o táxi”.

As mudanças no trabalho, no decorrer dos anos, são relatadas pelos taxistas que estão há mais tempo nessa profissão. Eles explicam que o que mais mudou foi o trânsito, “vem piorando cada vez mais” (T2). O tempo despendido para fazer uma corrida hoje é muito maior do que tempos atrás, fazendo com que o número de passageiros transportados por dia seja praticamente igual “o número de passageiro é o mesmo sempre. Não mudou, vamos dizer que quando eu comecei eu fazia o dia todo 30 corridas, talvez hoje eu faça a mesma coisa” (T7).

Outras mudanças em relação ao trabalho, no decorrer dos anos, diz respeito à fiscalização. “Antigamente há anos atrás eu cansei de ouvir falar de senhoras estourar a bolsa dentro do táxi, chegar no hospital com o neném praticamente nascido. Hoje não, tem que chamar a SAMU” (T2). Atualmente o taxista é proibido de transportar pessoas que estejam precisando de socorro, podendo até serem multados se o fizerem. A instalação do órgão que regulamenta a profissão, a EPTC, promoveu essa e outras mudanças no cotidiano laboral do taxista.

Antigamente quando não tinha a EPTC era só a brigada tu via as viaturas circulando durante a noite, fazendo as suas rondas como a gente diz. Hoje se acontece alguma coisa, um acidente com machucado essas coisas que é a brigada que atende, que a EPTC não atende isso, aí eles levam um tempão pra chegar (T7).

A circulação de táxis com mais tempo de uso era comum anos atrás: “comprei o táxi mais velho da cidade. Quinze anos de praça, o fusca, eu batizei ele de “desculpa a nossa falha” as pessoas entrava dentro e dizia ‘tá velhinho esse carro’ sacudia tudo, parecia uma escola de samba” (T8). Diferentemente, hoje a fiscalização não permite a circulação de veículos sucateados. Isso, no entanto, não impede a precariedade no trabalho.

A precariedade representa a falta de manutenção do veículo, fato que acontece para evitar deixar o carro parado e a conseqüente diminuição nos lucros. Ao falar da relação com o ‘patrão’, ou seja, o permissionário do táxi, os taxistas revelaram que, em determinadas situações, há precarização do trabalho. Quando expuseram essas opiniões, eles falaram tanto de patrões de terceiros quanto de patrões com os quais já trabalharam, porém não trabalham mais.

Segundo os entrevistados, há ‘patrões e patrões’. Alguns são tranquilos e providenciam a manutenção do carro, outros dizem: “vai tocando, vai tocando”. Estas palavras pronunciadas nas falas dos taxistas revelam a precariedade de alguns veículos. “Ele deixava o máximo até perto dessa vistoria lá. Não era muito de fazer manutenção e tu sabe que as vezes o carro tem que fazer alguma coisa e ele dizia ‘vai tocando, vai tocando’ e isso aí é ruim, porque o carro não te dá uma garantia” (T14).

O mesmo táxi pode ser conduzido alternadamente por até três motoristas: dois fixos que intercalam turnos e um folguista. A troca de turno de trabalho geralmente acontece em garagens cedidas pelo permissionário ou em postos de combustível. “A gente troca em um posto de combustível na zona norte (...) eu chego ali, abasteço o carro, fecho a minha ficha e ele, se ele tiver ali ele segue trabalhando” (T14).

A troca de motorista também pode acontecer na casa de um deles. O motorista que está acabando o turno passa na casa do colega que irá assumir e esse o leva em casa antes de começar suas atividades. Como normalmente a troca de motorista acontece no mesmo local, os taxistas criam hábitos, quase um ritual “se ele tiver ali ele segue trabalhando, se não eu deixo a chave no local, que ele tem conhecimento, a hora que ele chega ele vai trabalhar e eu vou pra casa descansar” (T14). O momento da troca de turno é, por vezes, a única oportunidade que os motoristas do mesmo táxi têm contato entre si. Nesse momento, eles aproveitam para falar sobre a situação do carro, avisar sobre a necessidade de manutenção e contar histórias vivenciadas em seu turno de atividade.

A responsabilidade pela limpeza e manutenção do carro - quando o permissionário permite - é estabelecida entre os taxistas que estão trabalhando. Essa responsabilidade é compartilhada conforme a disponibilidade para efetuar as atividades necessárias durante o turno de trabalho. A manutenção do carro normalmente cabe ao motorista que trabalha de dia e a lavagem do carro, ao motorista da noite: “Mas é mais ou menos isso, a manutenção é toda por conta do patrão, tu só leva e arca com o tempo que tu perdeu ali, que tá perdendo corrida, mas não paga nada. Só perde o tempo de oficina, lavagem” (T3).

Antes de entregar o táxi para o colega, o taxista que estava trabalhando abastece, zera a quilometragem e limpa o carro. “Abasteço o gás, paro no posto, abro as portas, dou umas batidas no tapete, passo um cheirinho, fecho, zero o cronômetro. Todos os dias isso, a gente zera pro outro começar e ter um controle também, quilometragem que rodou, quanto que já fez” (T3).

Normalmente, o taxista começa a trabalhar no táxi como folguista, ou seja, trabalha apenas quando os taxistas fixos estão parados. Por ter essa experiência logo no início, eles acabam conhecendo como é trabalhar de dia e de noite. Após algum tempo, eles optam por um dos turnos. Há diferenças entre os turnos, por isso a preferência em trabalhar em um deles. Durante a noite, o fluxo de passageiros é menor, porém o rendimento se torna tão lucrativo quanto o do dia por ser usada a bandeira dois, ou seja, as corridas são mais caras. À noite não há tanto estresse no trânsito, os passageiros costumam ser mais gentis e o contato com colegas de trabalho é maior. “Tu acaba tendo um tempo mais pra conversar com as pessoas, acaba

trabalhando um pouco menos em relação ao trânsito e acho que tu fatura a mesma coisa do dia, mas acaba trabalhando menos por não ter trânsito e as corridas serem mais longas” (T11).

Aqueles que trabalham de noite frisam que a vantagem de evitar o trânsito da cidade é o que mais os atrai para esse turno. Algo muito mencionado por eles é a diferença entre o passageiro diurno e o noturno. Para eles, os passageiros noturnos são mais relaxados, mais lucrativos, pois dão muitas gorjetas e são bastante comunicativos. “O passageiro da noite ele chama, vai para um barzinho, vai para uma festa, um aniversário, ele não dá pressão no horário. O do dia ele já “ah moço tô atrasado” ou o “banco vai fechar” sempre isso. O da noite está curtindo e o do dia pega por necessidade” (T2).

A vulnerabilidade em relação à violência é citada como uma das desvantagens de trabalhar no turno da noite. Segundo os taxistas, como nesse turno a quantidade de corridas é menor, o taxista se sujeita, algumas vezes, a aceitar todos os tipos de passageiro, mesmo aqueles que apresentam algum risco.

De dia tem mais trânsito, pra começar... Muito mais trânsito, então tu perde mais tempo pra fazer uma corrida e o valor é menor porque é bandeira 1 e a noite é bandeira 2. Então tu faz muita corrida curta de dia, o pessoal pega o táxi aqui pra andar três quadras, demora mais tempo no trânsito. A noite é bandeira 2, as corridas dão um pouco mais e a maioria das corridas são um pouco longas, as pessoas saem pra ir pra casa ou pra Cidade Baixa, são corridas mais longas e mais rápidas porque não tem trânsito. Em compensação a noite tem o perigo do assalto que é mais perigoso por ser a noite. Fica mais vulnerável a isso (T11).

Outra desvantagem do turno da noite mencionada pelos entrevistados é o fato de ficarem pouco tempo com a família. Os taxistas que trabalham à noite, normalmente dormem durante o dia. Eles relatam que, quando a esposa está chegando do trabalho ou os filhos do colégio, eles estão saindo para trabalhar. “Só não trabalho fixo de noite por causa da neném. Porque senão perco o contato total com a família. Mas eu gosto de trabalhar de noite, a bandeira 2 é muito mais lucrativa (...) e a clientela da noite é uma clientela mais *light*” (T3).

Ter mais tempo para a família, garantir maior quantidade de corrida, o medo da violência levam muitos taxistas a optarem pela atividade diurna. Segundo eles, o público do dia usa o táxi por necessidade, normalmente em relação a trabalho. Por isso, os taxistas que trabalham de dia consideram que o perigo é menor, pois os locais mais solicitados nas corridas correspondem a locais de trabalho. “Só que a noite é mais arriscada né, não é que não seja arriscado de dia, mas de noite é mais né. De noite todo mundo é suspeito né” (T8). De acordo com os entrevistados, existem vantagens e desvantagens em trabalhar de dia ou de noite. A maior desvantagem noturna é o risco de assalto e a diurna, o estresse do trânsito. O trabalho de taxista é, portanto, desgastante e independentemente do turno produz preocupações e medos.

Trabalhar em um ambiente considerado por muitos como caótico e inóspito é a rotina do taxista:

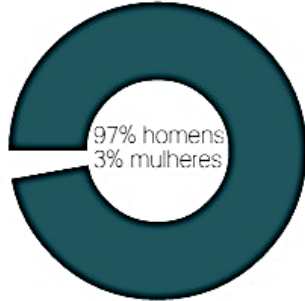
Ele vai estar exposto ao clima, tem dias muito quentes, tem dias com chuva, tem dias muito frios... ele vai estar exposto a uns tipos de clientes diversos, cliente estressado, cliente frustrado, cliente ruim, cliente que usa drogas, álcool, esse tipo de coisa. Ele vai estar exposto ao trânsito, ao nosso trânsito que é ele que é principalmente nos horários mais difíceis tipo de manhã ou no final do dia que a cidade de Porto Alegre simplesmente pára, é incrível (I).

Trabalhar com táxi requer lidar com situações inusitadas a cada dia. O estresse no trânsito, o relacionamento com passageiros e condutores de outros veículos são situações constantes no dia a dia. De acordo com S, “a pressão do táxi é muito grande, tu tem que tá atento (...) eu cuido o retrovisor da direita, da esquerda e o de trás (...) porque a qualquer momento as pessoas se movimentam e podem vir com o carro pra cima de ti (...) então isso tem que estar sempre ligado”. O cenário e o contexto de trabalho de taxista, os leva a desenvolver o trabalho imaterial, que será analisado na próxima seção.

Frente ao exposto até aqui, a seguir será apresentada uma figura que expõe os dados relativos ao sistema de táxi em Porto Alegre e que foram abordados nessa seção.

Figura 1 - Infográfico com dados do sistema de táxi de Porto Alegre

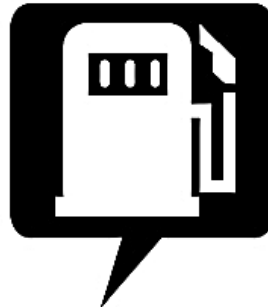
POA DE TÁXI



10500 taxistas
500 falam outro idioma
30 anos idade média
ensino fundamental completo



3922 táxis



60%
GNV



164 pontos fixos

Um táxi percorre em média 5000 km por mês

72h semanais



jornada de trabalho

R\$ 2500,00



faturamento mensal

2,9 anos



idade média frota

Fonte: Elaborado pela pesquisadora a partir de dados fornecidos pela EPTC (2015)

4.1.2 O trabalho imaterial de taxista

Os modos de trabalhar contemporâneos solicitam ao trabalhador disponibilização de corpo e mente, dele exigindo criatividade, engenhosidade e tomada de decisão e, ao mesmo tempo, proclamam liberdades ampliadas. No entanto, o trabalho imaterial anuncia formas sutis de controle que deixam perceber que tal liberdade é, por vezes, enganosa (GRISCI, 2008). Tomadas de decisão frequentes e estar frente a situações novas são algumas das demandas que moldam a subjetividade do trabalhador. A atividade de taxista exige capacidade para lidar com o imprevisível o tempo todo, requerendo ações corporais, intelectuais, criativas, afetivas e comunicacionais.

Devido às exigências por alguém mais intelectualizado, para poder adentrar na profissão de taxista, desde 2004, é necessário fazer um curso específico de formação profissional. Em Porto Alegre, tal curso é oferecido semanalmente, formando em média 100 pessoas por mês. Ele tem duração de uma semana, estendendo-se de segunda a sexta-feira, das 8h às 17h30min, e acontece na sede do SEST SENAT de Porto Alegre. Com um custo de R\$150,00 por aluno, ele também é oferecido esporadicamente, de modo intensivo, nos finais de semana (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.1).

No curso são abordados temas como legislação de transporte, legislação específica para táxi, legislação de trânsito, primeiros socorros, psicologia do trânsito, meio ambiente, qualidade no atendimento e turismo. Normalmente, as aulas são ministradas por instrutores diferentes, conforme o tema. “Diversos temas que farão parte do dia a dia desses trabalhadores são abordados durante a aula por professores experientes e através de aulas dinâmicas e interativas” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.1). Apesar de recente, a capacitação possibilita aos trabalhadores maior qualificação para o trabalho.

As mudanças no mundo laboral, que trazem consigo clientes mais exigentes e bem informados, geram uma nova relação produção-consumo (LAZZARATTO; NEGRI, 2001). Por isso, a formação dos taxista passou a incluir conceitos difundidos nas áreas de administração, tais como fidelização de clientes, competição, proatividade e aprendizagem.

Ao frequentar o curso, percebi que uma das principais funções dos instrutores é conscientizar os alunos em relação à importância de sua profissão e ao cuidado que devem ter ao trabalhar, tanto referente ao trânsito quanto aos passageiros. O curso visa

tornar o trabalho de taxista mais qualificado, usa diversos bordões administrativos e foca a qualidade do atendimento e a relação serviço/cliente. Os aspirantes são aconselhados a continuar estudando sobre sua profissão para conhecer melhor seus direitos e deveres (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.9).

O incentivo, no que tange ao aprendizado e ao estudo, tem relação com o trabalho imaterial desenvolvido por esses trabalhadores. Bauman (2007b) diz que, no ambiente líquido-moderno, a educação e a aprendizagem, para conservarem sua utilidade, devem ser contínuas, estendendo-se por toda a vida. Indagado sobre a importância do aprendizado em relação ao curso, A10 diz: “é interessante, agregou bastante, só que um negócio que chama muito atenção, de uma forma que tu seja educado, que tu tenha... que tu saiba no caso ser bastante... fazer o teórico na prática”.

Nessa manifestação, observa-se que a capacitação para o desenvolvimento do trabalho demanda faculdades vinculadas à tomada de decisão, responsabilidade, memória e imaginação, típicas do trabalho imaterial (GORZ, 2005; GRISCI, 2008; LAZZARATO; NEGRI, 2001), solicitando ao trabalhador disponibilização de corpo e mente ao trabalho imaterial (LAZZARATO; NEGRI, 2001).

Além dos objetos de uso obrigatório, os taxistas levam consigo aquilo que compreendem como necessário para desempenhar sua atividade. Por exemplo: como a limpeza do veículo é por conta do taxista que está no veículo, é comum haver nos carros ‘kits de limpeza’ onde há odorizadores de ar, álcool gel, pretinho para pneu e outros utensílios de limpeza. “Como a gente lida com dinheiro, lida com muita coisa, o gel tá sempre no aparador de objeto. O perfume do carro (...) no porta-malas, eu tenho Veja, Pinho Sol, tenho pretinho de pneu, eu tenho gel de limpeza de tapete” (T9).

Entre os objetos importantes citados pelos taxistas, o telefone celular foi mencionado como primordial para seu trabalho. O uso de aplicativos que facilitam o relacionamento com o passageiro e aumentam o número de corridas é por eles considerado um de seus melhores ‘amigos’. A radiotáxi é muito mencionada por todos, quando falam sobre ‘pegar’ passageiros. Nos últimos anos, tem crescido muito a adesão a aplicativos no celular, os quais tem a mesma função que a rádio, mas com a diferença de que, através do aplicativo, taxista e passageiro conseguem se comunicar diretamente. Trabalhar em locais da cidade que consideram mais seguros e a maior probabilidade de irem a destinos seguros levam à opção por essas alternativas. As radiotáxis têm diversos pontos de apoio espalhados pela cidade. Dependendo do local em que o taxista está, ele é solicitado a fazer a corrida para um passageiro próximo. Os aplicativos de celular funcionam de maneira semelhante: o passageiro solicita via celular uma corrida, os

taxistas que estão próximos recebem a solicitação e o que está mais perto ou for mais ágil a aceita.

O uso de tecnologias adentrou a profissão de forma rápida e vem a moldando, tornando-se, pois, um aliado. Como exposto por Grisci e Cardoso (2014), telefones celulares, conexões constantes à internet, dentre outros recursos, contribuem para que o indivíduo mantenha permanente disponibilidade ao engajamento no trabalho. Por esse motivo, o celular e seu carregador estão sempre presentes no táxi. Os aplicativos são utilizados quer para aumentar o número de passageiros, quer para verificar o trânsito pela cidade, quer para a comunicação com a família e os colegas. “Hoje o celular é imprescindível até por ser uma ferramenta de trabalho, não é mais um acessório” (T12).

O processo de intensificação laboral avistado no trabalho imaterial do taxista exige que o indivíduo evite perder tempo e faça muitas coisas simultaneamente (DAL ROSSO, 2008). Sendo o veículo seu estrito ambiente de trabalho, os taxistas procuram deixá-lo organizado, de modo a facilitar tanto suas ações quanto o desenvolvimento paralelo de mais de uma atividade, como dirigir e conversar ao telefone pelo sistema de viva voz. Visando à agilidade durante o trabalho, os taxistas procuram organizar funcionalmente os objetos mais utilizados.

No entanto, a organização estratégica dos objetos visa não apenas à agilidade, mas também à segurança, seja nas diversas atividades desenvolvidas enquanto dirige, seja em relação a assaltos.

Eu procuro deixar bem alinhado, para a minha segurança da locomoção e para o cliente para o taxímetro estar bem visto, na visão dele, mostrando corretamente. E o próprio celular eu tenho um suporte abaixo, aí fica bem discreto, deixo próximo do câmbio de marcha, porque se tocou ou o *easy* toca ele dá o detalhe, tu aperta tu vê a localização que tu tá e se vale a pena tu pegar porque o cliente está esperando a resposta. Aí tu tá dirigindo e vai fazendo as coisas ao mesmo tempo, não pode ter insegurança, tem que estar conduzindo o táxi. Então eu deixo em lugar seguro (T1).

É muito comum o taxista encontrar objetos esquecidos por passageiros. Em alguns casos, quando isso acontece, o passageiro consegue entrar em contato com ele ou ele se lembra do passageiro e tentar localizá-lo. Na maioria dos casos, os objetos esquecidos ficam com o taxista, devido à impossibilidade de entrar em contato com o passageiro. Normalmente, quando a corrida teve origem em um ponto de táxi, o passageiro consegue localizar o taxista e obter seu objeto de volta. “Uma senhora deixou um celular cair, de quase dois mil reais. A vantagem dela é que ela ligou pro ponto, soube o carro que foi buscar ela. Foi um fato interessante, ela sentou na frente e ele atrás e ele esqueceu o celular. Quando acontece de ficar atrás nem sempre tu vê” (T2).

Essas situações demandam atenção do taxista, pois, na maioria das vezes, somente no final do turno, são percebidos os objetos esquecidos. Isso dificulta a devolução. Os objetos esquecidos vão de chaves até malas, mas o mais citado pelos taxistas é o celular. Quando o passageiro consegue entrar em contato ou o taxista se lembra de quem esqueceu o objeto, os dois combinam uma forma para a devolução. Normalmente, o taxista o leva até o passageiro e cobra a corrida, em outros casos, o passageiro vai até o local em que o taxista está. A gratidão sentida e demonstrada pelos passageiros, ao receberem de volta seus pertences, faz com que os taxistas tenham o sentimento de dever cumprido, o que demonstra a construção de produtos intangíveis característicos do trabalho imaterial, como o sentimento de confiança (GRISCI, 2008; LAZZARATTO; NEGRI, 2001).

Ai eu disse 'ele pode até vir aqui em casa buscar, eu não vou levar porque eu não posso, mas se ele quiser vir aqui buscar eu dou endereço e ele pode vir aqui, só que eu moro em Alvorada' dei o endereço e o cara foi lá. Pegou um táxi na rodoviária e foi lá. Daí eu devolvi e ele "bah meu que bom que tu guardou pra mim, aqui tem oito anos de trabalho já, se eu perco isso aqui é oito anos de trabalho" aí ele disse 'não te preocupa eu fiquei com o teu telefone e teu endereço e eu vou te trazer alguma coisa pra ti, agora eu tô meio quebrado mas eu vou te trazer alguma coisa' (T4).

A confiança dos passageiros no taxista leva alguns deles a se tornarem clientes fixos. O trabalho imaterial exige do trabalhador a personalização da relação entre ele e seu cliente, transformando o produto-serviço em uma construção social de interação (COCCO, 1999). As corridas fixas geralmente acontecem com passageiros que já conhecem o taxista há bastante tempo e utilizam o táxi diariamente; com pessoas idosas, que precisam de ajuda especial; com pessoas que conhecem o motorista através do ponto fixo.

Sou de confiança dela, porque ela diz 'nunca diga o que eu faço, o que eu recebo, o que vou fazer'. Tu guarda o segredo das pessoas e em geral eu se pego um conhecido em situação, a mim não interessa com quem ele tá e aonde ele foi. Nem comento, poderia te dar o exemplo, chegar em casa e falar para a mulher 'peguei o fulano com a fulana', mas não, não tem que comentar nada, tem que ficar para ti, tu é um profissional. Tipo um médico, em qualquer outro, tem ética (T2).

Criam-se laços de amizade entre taxistas e passageiros, por vezes a ponto de a família do profissional conhecer o passageiro que ele transporta. "Eu sou uma pessoa que tenho corridas fixas, de manhã saio trabalhando, a minha esposa conhece as passageiras, moças, senhoras. Tenho um que faz hemodiálise que eu levo direto" (T2). Os relacionamentos que o táxi proporciona a seus motoristas os levam a fazerem, eventualmente, corridas com seu veículo particular, fora de seu horário de trabalho.

Eu trabalho muito com clientes, então cliente me liga eu faço preço fechado. Eu tenho uma cliente que eu levo pra Capão da Canoa, já fui umas três ou quatro vezes pra Gramado eu faço esse trabalho, eu faço também esse trabalho particular com o meu carro. Se tô em casa de folga e tu me ligar 'pode me levar pra Gramado?' aí eu vou com o meu carro (T15)

Dentre as características do trabalho imaterial, identificadas na profissão de taxista, que demandam e moldam sua subjetividade, a relação com passageiros é a mais exigente em referência a suas capacidades intelectuais e afetivas, bem como à tomada de decisão frente ao inusitado. O relacionamento constante com diversos indivíduos acarreta amplas vivências e experiências agradáveis e desagradáveis, pois “não se está trabalhando com cimento, se está trabalhando com vida” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.2).

Relacionar-se com os passageiros é algo que requer do taxista a capacidade de lidar com situações inusitadas, de enfrentar o imprevisível e de tomar decisões de forma rápida e eficaz. Além das solicitações vindas dos passageiros, o taxista deve estar constantemente atento a suas atitudes e comportamentos, visando a uma forma de manter agradável essa relação. “Eu sou um prestador de serviço, seja a profissão que for eu tenho um cliente como qualquer outro. Eu tento dar educação, se tu retribuir educação vai ser o melhor clima do mundo (...) mas a maior parte dos passageiros acaba falando numa boa” (T12).

A necessidade de lidar com o diferente acontece porque, sendo o táxi um transporte quase individual, a relação do taxista com o passageiro é direta e cada um tem seu modo de agir, de pensar e se relacionar com o taxista. “Tu lidar com o público é muito complicado, porque assim como tu desceu do táxi alegre, feliz, contente, chega alguém que tá enlouquecido com a vida” (T9). A inconstância exige dos taxistas flexibilidade para lidar com todos os tipos de passageiros, podendo ser considerados “personagens da direção” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.8), por terem que se adaptar a cada situação. Através das experiências do dia a dia, eles relatam como ocorre a interação com os indivíduos que frequentam o táxi.

Tem passageiro que senta ali e fica quieto, só te diz o destino e fica quieto, tem passageiro tagarela, que é o papagaio, que não para de falar o trajeto inteiro. Tem o passageiro que é aquele passageiro ‘mas eu acho que por aqui fica melhor’ o sugestivo né ‘mas por aqui não ficava melhor?’ não entende porcaria nenhuma e quer dar pitaco, esse estressa um pouquinho. Tem o passageiro que não sai do celular e entra dentro do carro ‘quero ir a tal lugar’ e vai o trajeto todo falando no celular. E tem o passageiro gente boa, conversa (...) tem passageiro que fala um pouquinho (T10).

Há diferenças também quanto às atitudes dos passageiros: alguns chegam batendo a porta, outros são mais calmos; alguns são mal educados e outros tratam bem o taxista; uns são perfumados, outros têm cheiros desagradáveis; uns estão de bom humor, outros de mau humor. Tais situações evidenciam que o trabalho de taxista exige que eles se moldem a cada uma delas, comportamento atrelado à importante habilidade de enfrentar situações inéditas, articulando o fazer e o pensar (MANSANO, 2009b). Transportar dependentes químicos e pessoas com problemas também proporciona vivências diversas:

Então tu pega o usuário de droga, que usa direto o táxi, principalmente à noite (...) tu pega muitas pessoas deprimidas, pessoas chorando, pessoas a fim de se matar, pessoas com problema no casamento, que acabaram de separar que vem e desabam... desabafam, tu pega muito pessoas doentes, indo pra cemitério, chorando, é um, é aquilo, tu tem que saber lidar, é um mundo bem doido assim sabe (T15).

O trabalho no táxi proporciona, no mesmo dia, contato com um público amplo e diverso. A diferença observada entre passageiros mais exposta pelos taxistas relaciona-se à interação. Por exemplo: há pessoas que gostam, outras não, isto demanda do profissional capacidade de se adaptar às peculiaridades. A variação do tipo de interação com os passageiros é vista como natural pelos taxistas. Eles expõem que procuram se moldar ao passageiro que estão atendendo: “Têm pessoas e pessoas, aquelas que querem ficar quietas, aí eu me sujeito e fico quieto. Têm aquelas que puxam um assunto, uma pergunta e eu respondo aquela pergunta. E têm pessoas que gostam de interagir sabe então eu entro também nesse sistema” (T8).

Moldar-se a cada situação vivenciada remete a características do trabalho imaterial. Os taxistas contam que conversam com o passageiro apenas se solicitados ou se tiverem abertura para isso. Essa atitude requer sua atenção para identificarem se o passageiro deseja ou não conversar, para assim canalizarem as necessidades e se transformarem em agentes sociais de desempenho (GAULEJAC, 2007). É preciso respeitar o espaço do passageiro, identificando, logo no início da corrida qual é seu tipo. Começar a corrida com um cumprimento e a solicitação do destino final é praxe. Analisar a resposta do passageiro é considerado pelos profissionais como um ponto-chave para lidar com situações específicas.

O que acontece, o passageiro a gente tem por costume, educação quando você sobe no carro ‘bom dia’ ou ‘boa tarde’ aí tem aquele passageiro seco né. Aí eu procuro ficar na minha, eu vejo se mal respondeu o bom dia ou boa tarde eu procuro ficar na minha. Se ele menciona conversa, começa a falar eu respondo, aí se não eu vou dirigindo tranquilo (T14).

Os taxistas relatam que é comum parecerem invisíveis para alguns passageiros. Com o advento das tecnologias que tomam a vida dos indivíduos na sociedade líquido-moderna, vai se tornando usual as pessoas entrarem no táxi e se esquecerem de cumprimentar ou mesmo de dizerem para onde querem ir, por estarem falando ou mexendo no celular. Algumas vezes, depois de andarem algumas quadras, o passageiro se dá conta de ter se esquecido de avisar o destino final: “passageiro entra o carro falando no celular e não falam nada, e tu liga o carro e vai embora. As pessoas não falam, aí depois de um tempo eles se dão conta ‘pra onde tu tá me levando?’ e eu ‘sim você entrou no carro e não falou aonde quer ir’” (T6).

Os taxistas que trabalham há mais tempo na profissão dizem que, com o passar dos anos, as pessoas estão cada vez mais conectadas no celular e que a primeira coisa que fazem, quando sentam no táxi, é usar o aparelho: “elas entram já pegam o telefone e ficam ali sabe. Eu acho

que é o horário que as pessoas, como a vida tá corrida, é a hora que eles conseguem sentar, coordenar a vida e fazer o que tem que fazer” (T13).

Visando desenvolver a corrida da melhor forma possível, contam que perguntam qual o itinerário desejado pelo passageiro: “eu costumo sempre perguntar se tem algum trajeto que tem preferência, às vezes o trajeto dele é maior do que o meu, aí eu faço o dele nem dou palpite aí no final eu digo “ah tu podia ter vindo por aquele que era menor”. Mas eu faço o dele primeiro né” (T4). Mesmo quando sabem que o caminho escolhido pelo passageiro pode ser mais demorado, mais distante ou não tão bom, os taxistas concordam com a indicação e seguem a corrida, conforme solicitado, evitando atrito e desconfiança: ““vamos por onde?” ‘vai por tal lugar’ tu sabe que não é um caminho bom mas ele quer ir por aquele lugar. Tem passageiro que entra ‘oi, tudo bom? Vamos pra tal lugar, por aqui por ali, o que tu acha?’ sabe, tu te sente mais à vontade com ele daí” (T11).

A convivência com diversos tipos de pessoas proporciona inúmeras histórias, a ponto de ser praticamente unânime a afirmação: “trabalhar no táxi renderia um livro”. Tal livro traria histórias engraçadas, tristes, inusitadas, constrangedoras, de aprendizado, de suspense e de terror. As experiências vividas por taxistas em seu trabalho são tidas como riquíssimas e vistas como um dos elementos mais instigantes e importantes de sua paixão pelo trabalho. “Se tem alguma coisa que mais me fascinou no táxi foi isso. Bah eu tenho sei lá guria, eu tenho uma coisa que eu gosto de conversar, eu gosto de escutar as pessoas sabe. Eu gosto de ver o que as pessoas têm a dizer, de interagir” (T12).

O relato de histórias engraçadas, vivenciadas pelos taxistas, faz com que eles se divirtam a cada lembrança. Conforme seus depoimentos (T1; T6; T7; T8; T11; T12; T13; T15), muitas corridas são descontraídas e os fazem rir o tempo todo. Inúmeras são suas vivências em relação a isso, por exemplo: ter que esperar o passageiro, vê-lo se ajoelhando na frente da ex-namorada, querendo reatar o namoro e o ex-sogro expulsá-lo; atender ao pedido de uma passageira para acelerar em uma lombada para que sentisse ‘frio na barriga’; rir das histórias contadas; fazer ‘pegadinhas’ com clientes conhecidos; presenciar a reação de estrangeiros ao conhecerem algumas mulheres; perceber pessoas trocando de roupa dentro do táxi. Transportar pessoas alcoolizadas também gera situações engraçadas e inusitadas:

Aí tô indo na metade do caminho a guria que tava atrás tava alterada e tal ‘o motora para aí que eu quero mijar’ aí eu ‘tá tudo certo’, parei né. Aí ela abriu a porta do táxi ali só que seguinte, ela abriu o táxi, desceu e eu digo ‘bah agora ela vai...’ aí quando eu olho assim ela baixa a calça ali, mija ali, do lado do táxi, eu olho assim ‘bah’ entendeu? (T15)

Situações como essa demandam do trabalhador atitudes com o objetivo de ‘impor limites’, sendo a mobilização de si e a capacidade para tomar decisões valorizadas como um diferencial no desenvolvimento do trabalho imaterial (MANSANO, 2009b). Visando evitar situações desagradáveis em seu trabalho, a maioria evita transportar pessoas alcoolizadas e dependentes químicos. A proibição de beber e fumar dentro do táxi é comum, porém muitos passageiros a desrespeitam. As situações inusitadas chegam a situações extremas, algumas vezes, o taxista precisa pedir aos passageiros para se conterem para não fazerem o ato sexual dentro do carro.

Porque tu pode achar estranho, mas é o que mais querem no táxi de madrugada, fumar, beber ou transar no carro. De pedir pra levar pro motel e não chegar nem no meio do caminho aí tu fala ‘pera aí eu não preciso assistir né, se não vou cobrar mais caro’. Mas já aconteceu. Teve uma vez que aconteceu que eles se flagraram que tava demais e daí pararam (T5).

Esse fato remete a algo com o qual os taxistas estão acostumados a conviver: o assédio. Principalmente os taxistas que trabalham à noite são alvo de assédio tanto de mulheres quanto de homens, por exemplo, tentativas de beijo na hora de o passageiro desembarcar, convites para ir a festas ou ao motel, carícias nas pernas, mãos e costas.

A corrida tinha dado uns 45 e quebrado e eu sempre digo não se preocupa com os centavos, dá 45. E ele chegou pegou a carteira e puxou uma de 50 e eu peguei e puxei uma de cinco e fiz pra dar pra ele ‘tu curte tua mulher?’ e eu peguei e disse ‘bah cara, com certeza e bah sou casado, tenho uma filha e coisa né e o assunto terminou aqui’ e ele ‘bah ia te convidar pra tomar uma cerveja comigo, a festa tava tão chata’ e eu ‘bah cara, mas não é minha praia, não me leva a mal e teu troco tá aqui’. Daí ele pegou e desceu do carro (T1).

Sobre o mesmo assunto, o T5 relata um assédio sofrido por ele:

Ai no meio do caminho ela olhou pra mim ‘tu já foi em um *swing*?’ e eu ‘não, nunca fui, até porque se eu falar isso pra minha mulher ela vai me dar uma facada no meio do peito’ e ela ‘então vamos fazer o seguinte, entra comigo’ e eu disse ‘não aí fica complicado’ e ela ‘não, não, a gente não precisa fazer nada, só quero que tu entre comigo, é tudo comigo, eu te pago tudo, mas tu entra comigo’ e eu ‘bah não quero que tu me leve a mal, mas não vou’.

O trabalho de taxista demanda capacidade para enfrentar as mais diversas situações. Como relatado por eles, algumas corridas geram desconforto. Inúmeras vezes eles se sentem desrespeitados, desafiados ou ameaçados. Tais situações os levam a tomar atitudes extremas como parar a corrida antes de chegar ao destino final.

Encerrar a corrida antes de chegar ao destino final é algo que fazem com frequência, procedimento este denominado ‘abortar corrida’, ou seja, parar o carro e solicitar a descida do passageiro. Nesses casos, a maioria não cobra pelo percurso feito, para evitar discussões e possíveis queixas à EPTC. Isto é exposto pelo T5: “Se eu pego uma pessoa que me trata mal eu encosto e mando descer. ‘Não quero nem teu dinheiro, só desce do meu carro, só isso’ eu prefiro perder uns pilas ali do que ficar me incomodando sabe”.

Muitas vezes, os passageiros agem de forma agressiva e desrespeitosa com o taxista, impondo a chegada ao destino final em pouco tempo ou desconfiando de sua índole. Esses fatos incomodam esses profissionais que se sentem no direito de ‘impor limites’. A maneira como contam histórias em que abortaram corridas mostra a necessidade de afirmarem sua liberdade e seu poder dentro do táxi.

Ah uma menina foi extremamente arrogante comigo e eu parei o carro e ‘desce do meu carro’ e ela foi falar e eu ‘desce do meu carro agora’ se ela não descesse eu ia tirar ela do carro, não tem jeito. E como diz assim, eu tenho muita liberdade quanto a isso, como diz meu patrão ‘o carro é teu, tu manda nele’ e eu não sou obrigado a levar desaforo pra casa. Eu sou educado com as pessoas e quero essa mesma educação. Quero ser tratado da mesma forma então se ficar me incomodando eu paro o carro e desce (T9).

Através de suas manifestações, percebe-se que consideram essa liberdade como algo positivo em sua profissão. Ao se controlar e controlar as atitudes de terceiros, o indivíduo se sente participante e ativo em uma ‘rede de controle’ (MANSANO, 2009a).

A liberdade em relação a certas atitudes os leva, em alguns casos, até a recusar corridas. Normalmente, a corrida é recusada quando os motoristas se sentem ameaçados ou quando ela é solicitada por uma pessoa que já conhecem e a quem não gostaram de transportar. Nesses casos, usualmente inventam uma desculpa, dizendo que há outro passageiro os esperando em outro local próximo. Recusar corridas também é comum quando o taxista está finalizando seu turno de trabalho e está a caminho do local onde entrega o carro. Geralmente, se o destino da corrida fica na direção em que ele está indo, o passageiro é aceito, caso contrário o taxista explica-lhe a situação e pede para que embarque em outro táxi.

A liberdade que a profissão proporciona é considerada pelos taxistas como um dos elementos essenciais para gostarem dela e para não trocá-la. Os horários flexíveis são próprios do trabalho de taxista. Como sua renda advém do número de corridas que fazem, quando há pouca demanda, podem encerrar o trabalho mais cedo. A flexibilidade é referida nas falas dos entrevistados, os quais afirmam haver, na maioria dos casos, liberdade concedida pelo permissionário do táxi. O horário para iniciar o trabalho é sempre o mesmo e o de terminar depende do dia e da demanda.

O bom do táxi é que tu tem liberdade pra fazer teu horário e tal e é mais ou menos isso. Eu começo... teoricamente é 12h pra cada um, cada motorista. Das 4h às 16h. Nem sempre eu fico até as 16h, às vezes quando o serviço é muito fraco eu vou embora mais cedo e ele também às vezes eu chego e ele tá aqui ainda, quando tá dando serviço aí ele fica. Quando tá muito fraco ele também vai embora mais cedo, uma hora e meia ou duas horas (T3).

A flexibilidade do horário de trabalho está exposta também na fala de T11:

O horário de saída geralmente é um horário fixo pra gente poder sair já trabalhando, mas horário de parar, por exemplo, segunda e terça, o serviço é fraco, à 1h já não tem

mais nada na rua né, se tiver uma festa tu vai, se não tiver tu vai embora. Agora de quarta em diante da pra ficar até mais tarde.

A ideia de ‘ficar trancado em uma sala’ para trabalhar não agrada os taxistas. Essa explicação foi dada por muitos entrevistados, considerando os benefícios de trabalhar na profissão que escolheram. Ficar no mesmo ambiente, com as mesmas pessoas, em horários fixos, todos os dias representaria grande incômodo para esses trabalhadores. “Até porque o seguinte, eu não gosto de ficar trancado em uma sala na frente do computador, ficar aqui solto, que nem conheci a tua amiga, peguei ela no aplicativo, levei ela lá e agora tô aqui falando contigo. Eu gosto dessa rotatividade de conhecer pessoas” (T5).

Exemplos de amigos ou parentes que possuem outras profissões e devem cumprir horários, permanecer o período todo em ambiente fechado e se relacionar com as mesmas pessoas foram justificativas dadas para demonstrar por que consideram vantajosa a atividade no táxi. Os profissionais afirmam que a rotatividade de pessoas e as novas vivências que o trabalho no táxi proporciona lhes trazem prazer.

O táxi é um serviço que apesar de ficar preso no trânsito ele te dá liberdade. Tu não bate cartão, tu não tem que tá o tempo todo no mesmo lugar, tu não conversa sempre com as mesmas pessoas. Tu não vai sempre nos mesmos lugares, o teu dia nunca é rotina, tu quer tomar um café agora tu para e toma um café. Tu quer almoçar 11h tu almoça, tu quer almoçar meio dia tu almoça, tu não quer tu não almoça (T15).

Trabalhar sem muito contato com colegas é considerado pelos taxistas como outra característica agradável da profissão, no sentido de que não tem ninguém para controlar o horário de trabalho, a forma como organizam as coisas e as decisões tomadas. Isso é visto como umas das liberdades que a atividade de taxista proporciona.

Hoje prefiro até trabalhar sozinho. Porque assim, trabalhar com colegas de serviço cada um tem uma opinião e isso muitas vezes gera discussões e divergências de pensamentos e isso não é legal. Então, mas é claro que é bom trabalhar com alguém do teu lado ali, tu poder ficar ouvindo, poder conversar... mas hoje eu prefiro trabalhar sozinho, eu faço do meu jeito que funciona e aí ninguém me atrapalha e isso é bom (T10).

Ter liberdade acarreta maior responsabilidade pelos ganhos e pelo trabalho feito. Como mencionado por Grisci (2008), o trabalho imaterial anuncia liberdades ampliadas e, ao mesmo tempo, formas de controle que extrapolam as antigas formas de poder. Ou seja, ao mesmo tempo em que o indivíduo se sente livre para tomar algumas decisões em seu trabalho, ele precisa cumprir metas. No caso da profissão de taxista, apesar de as metas serem, frequentemente, estipuladas pelos próprios trabalhadores, eles precisam cumpri-las, visando atingir seus objetivos, como exemplifica a fala do T5: “É ótimo, não tem ninguém me aporrinhando, não tem ninguém me incomodando, ninguém me cobrando e não precisa porque eu mesmo tenho que me cobrar porque se eu não fizer o serviço, se eu não trabalhar eu não vou ganhar, não é só o dono do carro que não vai ganhar eu também não vou ganhar”.

A vida no táxi é qualificada pelos taxistas como sem rotina, característica muito associada à relação que eles têm com os passageiros, demandando a frequente tomada de decisão. Todos os dias há passageiros novos, experiências novas, expectativas novas. O trabalho no táxi é considerado como ‘uma caixinha de surpresas’.

Uma caixinha de surpresa. Não tem rotina. Todo dia é diferente porque todo dia é passageiro diferente, é raro quando que nem eu tenho uma clientela já de clientes minhas né, mas é, não é todos os dias que tu pega as mesmas pessoas entendeu. Eu tenho minha carteira de cliente fidelizado só que eu dia a dia é tudo diferente. É hoje uma pessoa, amanhã é outra, são lugares diferentes. Tem dias que tu trabalha mais pro lado da zona sul tem dias que tu trabalha na zona norte e dias que trabalha no centro então é uma caixinha de surpresa (T10).

A fala do T10 remete a autores como Cocco (1999), Mansano (2009b) e Lazzarato e Negri (2001), os quais dizem que o trabalho imaterial implica, de tal forma, a subjetividade do trabalhador que exige sua capacidade de enfrentar o imprevisível. Iniciar o trabalho todos os dias sem saber o que de fato irá acontecer faz parte do cotidiano desses trabalhadores e, apesar de algumas vezes gerar estresse, agrada àqueles que consideram ter perfil para ser taxista.

A imprevisibilidade em relação a ruas que irão percorrer e a locais que terão como destino os agrada. Ir trabalhar todos os dias sem saber o que vai acontecer, ao mesmo tempo que produz certa apreensão, é considerado instigante: “Tu pode ir pro centro, depois pegar outro pra ir pro Barra Shopping, do centro para canoas... Não tem, tu circula, por isso que eu digo que é um transporte individual...” (T2). Por não ter uma rotina em relação a locais e horários, as paradas feitas por eles para almoçar, lancha ou ir ao banheiro acontecem em diversos pontos da cidade. Embora alguns priorizem fazer as refeições com a família ou em locais conhecidos, eles frisam que essa rotina geralmente não é cumprida. Tentar ‘pegar’ corridas que os levem ao local desejado ou que lhes permitam chegar no horário planejado é algo que, segundo eles, não existe no trabalho de taxista.

Eu brinco com os guris que não é a gente que vai pra algum lugar, é o passageiro que nos leva. Pra onde tu tá indo, já me aconteceu várias vezes, algumas vezes de eu sair da onde eu pego o carro que eu pego na Ipiranga, perto do Bourbon da Ipiranga, eu sair dali, chamar na rádio, eu atender e ir pra Gravataí. E aí não tem condições de tu chegar no horário, infelizmente é a vida, vai pegar um passageiro lá, vai atravessar a cidade do lado contrário que tem que ir (T12).

Além de corridas dentro de Porto Alegre, alguns passageiros solicitam serem levados a cidades da região metropolitana e, em certos casos, para cidades do Rio Grande do Sul e até mesmo de outros estados. A solicitação de corridas para outras cidades geralmente acontece na rodoviária ou no aeroporto, quando as pessoas perderam o avião ou ônibus ou mesmo quando preferem viajar de táxi.

Estar constantemente preparado para trabalhar em uma ‘caixinha de surpresas’ é o que faz os taxistas se apaixonarem pela profissão. No entanto, ao mesmo tempo, isto exige muito

de seu conhecimento e de sua experiência nessa atividade. O relacionamento com passageiros traz dinamismo e interesse ao trabalho de taxista, porém, simultaneamente, provoca seu desgaste físico e mental. Estar atento, em alerta e ter reações rápidas são atitudes e comportamentos requeridos a esses trabalhadores. Eles justificam a sedução que há no trabalho de taxista justamente pela liberdade de ações e pela inexistência de rotina.

Ao observar as diversas manifestações analisadas, verifica-se que as atividades laborais desempenhadas pelos taxistas são permeadas pelas diversas formas que o trabalho imaterial assume na nova lógica de produção. As manifestações analisadas se encontram inseridas nos tipos de trabalho imaterial definidos por diversos autores (GRISCI, 2008; COCCO, 1999; MANSANO, 2009b; LAZZARATO; NEGRI, 2001; GORZ, 2005). Ratifica-se, portanto, o trabalho de taxista como trabalho imaterial.

4.2 MEDO

Esse capítulo tem por objetivo expor como se apresenta aos taxistas o medo característico da sociedade líquido-moderna, pois, na sociedade líquido-moderna, o que não faltam são chances de sentir medo (BAUMAN, 2008). O presente capítulo foi dividido nas seguintes seções: medo em relação ao sustento próprio e de terceiros; medo em relação à circulação pela cidade; medo em relação ao transporte de passageiros; naturalização do medo.

4.2.1 Medo em relação ao sustento próprio e de terceiros

No que se refere ao medo em relação ao sustento próprio e de terceiros, avista-se relação com a vida líquida (BAUMAN, 2007b) considerada de constante incerteza, na qual o medo de não atingir os objetivos ou de não dar conta das diversas demandas é permanente.

Por serem profissionais autônomos, os taxistas não têm um salário fixo ao final do mês, nem direito a férias, décimo terceiro salário, licença remunerada em caso de adoecimento. Ao começarem a trabalhar, muitos já sabem a média mensal dos ganhos de um taxista, porém esse retorno é indefinido, pois depende da quantidade de trabalho diário e do respectivo faturamento,

portanto “todo mundo tem dúvida dessa renda alta do táxi...” (A10). Por ter a profissão de taxista essas características, na sociedade líquido-moderna, na qual o desejo de retorno financeiro sempre maior e a busca incansável pelo pódio se apresentam, percebe-se que a dinâmica desse trabalho se mostra, com frequência, como uma luta pela sobrevivência.

Por ser definida como uma vida de consumo, a vida líquida (BAUMAN, 2007b) exige dos indivíduos a busca incansável por melhores resultados e desempenhos financeiros. Saber que cada corrida a mais que fizer durante um dia trará, ao final, maior retorno financeiro faz com que os taxistas vivam em um ambiente competitivo, no qual a concorrência pode se mostrar acima da ética, como comentado por um deles: “O que a gente visa no nosso sistema? Dinheiro, grana, a gente vive na função de dinheiro né (...). Quer é lucro, quer tirar dinheiro, quanto mais fizer mais vai ganhar, mais dinheiro vai ganhar” (T6).

No medo de não conseguir garantir o sustento próprio e de terceiros avista-se a obsessão pelo desempenho, a competição para ser o melhor, aumentar suas margens, e esmagar os concorrentes (GAULEJAC, 2007). “Tem que estipular um valor ali, o que der, não te iludir, é lucro, quando der acima do que tu estipulou é lucro. A gente tira uma margem baixa de 70 por dia, margem baixa pra ti não se iludir né. Eu o mínimo que eu coloquei uma média pra mim é no mínimo 70, no mínimo” (A7). Além da exigência consigo mesmo para melhorar o desempenho, visando garantir o sustento, a fala do T15 evidencia a competição existente no exercício desse trabalho:

Hoje tem muita concorrência... concorrência na rua pra pegar o passageiro, então o táxi que anda na frente à probabilidade de ele pegar o passageiro é maior, então por isso que há uma disputa ali. E isso com o passar do tempo foi se perdendo cada vez mais o respeito. Então tem cara que corta tua frente pra pegar um passageiro (T15).

Para Tonon e Grisci (2015), o medo da obsolescência e da inutilidade, característico da sociedade líquido-moderna (BAUMAN, 2007b), contribui para a produção de estilos de vida condizentes com a ideia de competitividade e sucesso. Conforme aqueles que estão trabalhando há mais tempo na profissão, a disputa por fazer mais corridas vem aumentando com o passar do tempo. Segundo os taxistas, a relação entre eles já foi melhor, porém, gradativamente, vão se perdendo o respeito e a ética. Tais fatos podem ser relacionados com a obrigação que os indivíduos da sociedade líquido-moderna têm de estar sempre à frente, ou seja, com a corrida louca pelo lugar no pódio, citada por Bauman (2007b). A disputa por retornos financeiros chega, eventualmente, ao ponto de alguns depredarem o táxi do colega:

Teve casos já de arranhar o carro do colega, furar pneu porque o cara chegou e tá no ponto que não é dele. Tem uns que chegam batendo palma ‘e aí bocada, e aí e aí?’. Eu já tive uma questão no *shopping* eu largar um cliente e não ter ninguém e eu parar e daí vem dois e param e começaram a falar ‘e aí, tá bom? Tá descansando?’ aí eu continuei ali, não dou bola porque eu sei que é da categoria ocorrer isso né (T1).

Esse fato é corroborado pelo seguinte diálogo:

A7: colega precisa te cortar pra pegar passageiro ele vai... se tu por acaso, que às vezes acontecem os carros colocam sulfilme, o fulano que tá vendo que a senhora tá lá na frente com a sacola e dá um sinal, Deus o livre...

A20: um amigo meu que parou em um ponto pra tomar um café e fazer um lanche, furaram os quatro pneus dele.

A3: meu pai também, furaram os quatro pneu dele. O ponto não era dele e quando ele voltou tava os quatro furados.

Outra situação que demonstra a acirrada concorrência é quando estão circulando pela cidade e um passageiro, na beira da calçada, faz sinal para solicitar o táxi e o taxista que vem atrás ultrapassa o colega e ‘pega’ essa corrida. Situações como essa geram estresse e demonstram por que, muitas vezes, acontecem rixas no ambiente de trabalho.

Tu conhece o pessoal legal, mas tem aquele pessoal assim que te trata como um concorrente. Sempre tem, às vezes tu não conhece as pessoas direito, se eles puderem pegar a corrida na tua frente eles vão e pegam. Então sempre tem alguma rixa com alguém, que te olha de cara feia (T12).

A concorrência existe porque a fêria do taxista corresponde à quantidade de corridas que ele faz por dia. Não ter um montante fixo, no final do mês, e receber sua remuneração diariamente dificultam o controle e exigem maior planejamento financeiro a longo prazo, aumentando o medo em relação ao sustento. As férias ou outras circunstâncias em que o taxista precisa ficar sem trabalhar o leva a calcular, antecipadamente, quanto deixará de ganhar e sei isso comprometerá a renda da família.

Sempre tem planejamento, se não tem planejamento não rola. Esse negócio de chegar em casa ‘vamos fazer churrasco’ isso não rola. Às vezes de uma semana pra outra eu me programo. Pra esse final de semana já faz bastante tempo que tô sabendo pra poder parar esses dois dias. É o que vou dizer, como eu não trabalho eu não ganho, então eu tenho que me planejar principalmente financeiramente (T10).

Ser o único responsável pelo sucesso ou fracasso de seu trabalho demonstra características da gestão de si (GAULEJAC, 2007). A suposta autonomia do sujeito do trabalho, que passa a ser gestor de si, desconsidera a existência de um contexto cada vez mais restrito e competitivo, responsabilizando somente o trabalhador por seu êxito ou fracasso (OLTRAMARI; GRISCI; WEBER, 2011). Tais fatos aumentam a sensação de medo do taxista em relação aos incontáveis perigos que o mundo incerto lhe reserva (BAUMAN, 2007b).

Por receberem sua renda diariamente, esses profissionais precisam controlar os gastos; planejar financeiramente as férias, os investimentos; prever eventuais casos em que terão que ficar sem trabalhar. “Pra ti tirar umas feriazinhas, tu tem que ir separando diariamente, porque como tu recebe por dia também juntar dinheiro é um sacrifício, todo dia com dinheiro no bolso, mas chega no fim do mês e tu não pega aquela coisa né” (T3). Percebe-se que nunca estão totalmente tranquilos, mesmo ao planejar as férias a preocupação atrapalha o lazer,

relacionando-se ao que Bauman (2007b) diz sobre a vida líquida ser vivida em condições de incerteza constante.

A gestão do trabalho é desenvolvida pelos próprios taxistas, sendo-lhe, pois, requerida a gestão de si: “se acontece alguma coisa comigo, por exemplo um acidente, tu acaba gastando com o carro e vai ficar um dia sem trabalhar. Isso é um grande problema, aí tua empresa vai parar e além de parada tu tem que gastar com manutenção, é muito ruim” (T11). O medo em relação a não poderem garantir seu sustento e, muitas vezes, o da família é corriqueiro nesta atividade.

Bauman (2008) explica que um dos perigos dos quais se tem medo na vida líquida diz respeito à durabilidade da ordem social, da qual depende a obtenção de renda. A ameaça constante de não obter retornos financeiros satisfatórios para o sustento próprio e de terceiros assombra trabalhadores com características laborais como os taxistas. “Todo dia a gente tá matando um leão. A gente não tem uma carteira assinada, a gente não tem uma segurança de nada, a gente tem que trabalhar pra comer entendeu” (T10).

Em um universo em que os medos trazidos pela exigência de eficiência e rentabilidade são constantes, é preciso ser sempre mais eficaz e produtivo para sobreviver. Como o indivíduo jamais pode estar à altura dos desempenhos esperados e dar conta de toda essa demanda, ele é constantemente pego em falha por insuficiência, então, se considerando incapaz ou incompetente (GAULEJAC, 2007).

Os taxistas, com frequência, negligenciam as necessidades básicas de seu corpo. Conforme seus relatos (T2; T3; T5; T11; T13), muitas vezes, quando adoecem, continuam trabalhando: “já fiquei, tava doente ontem mesmo, trabalhei igual, azar...” (T5). Segundo os entrevistados, eles não recebem se não trabalham. e se não pagam mensalmente o INSS, por conta própria, ficam sem direito ao atestado e ao auxílio doença. O planejamento financeiro é importante, pois se o profissional tiver de ficar muitos dias sem trabalhar, por motivo de saúde ou outro, é necessário ter uma reserva de dinheiro. Ao falarem sobre esta questão, muitos entrevistados mostraram descontentamento em relação ao permissionário do táxi com quem trabalham. Apesar de não ter esse dever perante a lei, os taxistas dizem que os permissionários deveriam ajudá-los em caso de doença, mas, ao contrário, alguns não gostam quando o taxista fica doente e, não raro, acontecem desentendimentos entre eles.

O pessoal aí que é funcionário, que é motorista às vezes acontece de tá com uma gripe muito forte, às vezes não tá muito legal, mas tem que ir porque tá sem dinheiro e precisa trabalhar. O motorista trabalha por dia né, o que ele faturar naquele dia tu ganha a porcentagem. Então às vezes tu tá em casa e não tá bem mas tu tá sem dinheiro, acabou gastando, aí tu acaba te obrigando a ir trabalhar pra trazer um

dinheiro pro final do turno. Claro que dependendo de como for o cara não pode ir, não pode, paciência (T11).

Outro ponto comentado é a dificuldade de se tornar permissionário de táxi. Pela profissão ter a característica de retorno financeiro inconstante com o conseqüente medo que isso acarreta, muitos taxistas apesar de nela entrarem sabendo o retorno financeiro a ser obtido, gostariam de ser permissionários devido à possibilidade de benefícios maiores. A motivação para se tornarem taxistas, em muitos casos é impulsionada pelo desejo de um dia ter sua própria permissão de táxi, o que, conforme dizem, está se tornando cada vez mais difícil nos últimos anos. A fala do T11 corrobora os benefícios que ser permissionário traz em relação ao retorno financeiro.

Começa porque eu não sou empregado, eu sou patrão, dono do carro. O que eu fizer é meu, eu não devo satisfação pra ninguém entendeu (...) então é bem melhor, qualquer motorista gostaria de ser dono do seu próprio táxi, é bem melhor. Eu acho que como todo patrão, como tu é dono do seu próprio negócio tu acaba faturando mais né. Tu acaba ganhando mais que os motoristas, por isso que é melhor ser o dono (T11)

Percebe-se que o medo em relação ao sustento está relacionado com a incerteza e a volatilidade do retorno financeiro proporcionado pelo táxi. Através dos relatos dos entrevistados, verifica-se que eles vivem em constante medo em relação à garantia do próprio sustento e, muitas vezes, também ao da família. Esse medo se reflete nas formas de trabalho desenvolvidas por esses trabalhadores. Sabendo que são os únicos responsáveis por seu sucesso ou fracasso, preocupam-se com o aumento da concorrência e com a busca incansável por melhor retorno financeiro, fatos que se relacionam com características da sociedade líquido-moderna.

4.2.2 Medo em relação à circulação pela cidade

A cidade pode ser caracterizada como um conjunto de indivíduos heterogêneos em circulação, um conjunto de lugares pelos quais se está fadado a perambular em meio a uma grande multidão de estranhos em contínua mudança (BAUMAN, 2003), gerando medo e levando os indivíduos a se isolarem (BAUMAN, 2007b). Tal isolamento não acontece, porém, com aqueles que trabalham em ambientes como o dos taxistas. No entanto, estes vivem medos característicos da sociedade líquido-moderna por terem obrigatoriamente, de se locomover pela cidade (BAUMAN, 2007b).

Como exposto por Soares e Silveira (2008), o campo de trabalho do taxista é amplo. Conforme os entrevistados, circular pela cidade, principalmente em locais periféricos, está cada vez mais complicado. Ruas esburacadas, sem acesso, sem sinalização e muito estreitas foram citadas como alguns dos empecilhos.

Tá cada vez mais complicado. Principalmente a parte periférica da cidade tá cada vez mais complicado, em termos tanto de segurança quanto de acesso, porque muito buraco, é muita gente na rua. Na parte periférica é criança, cachorro, papagaio, periquito tudo na rua brincando, é complicado de tu andar, aí já é uma zona de risco... (T10).

Muitos dos lugares por onde circulam, ao realizarem seu trabalho, não são conhecidos pelos taxistas, eles expõem que tentam evitar determinados locais, principalmente devido ao medo. O medo se refere à violência urbana e ao trânsito considerado “como em todas as grandes capitais, caótico” (A20). Segundo T14, dependendo do horário e do local solicitado pelo passageiro, eles recusam a corrida por se sentirem inseguros.

Tem alguns lugares que a gente evita assim... tem passageiro que diz “me leva lá em tal lugar, tal vila” que a gente sabe que tem um certo risco, o que acontece? Eu chego perto do local e digo “só não vou entrar lá dentro, porque já aconteceu fatos com outro colega que sofreu assalto” então tem alguns passageiros que concordam “tudo bem” sabem aonde moram e tal. Já descem antes... (T14).

Como, em horários de pico, algumas vias ficam congestionadas, optar por vias alternativas para chegar ao local solicitado pelos passageiros é uma saída, no entanto isto nem sempre garante que não passarão por outras ruas congestionadas. Em vista disso, os profissionais sugerem aos passageiros opções com menor possibilidade de engarrafamento, mas alguns não aceitam a sugestão. “Se o passageiro quer ir a tal lugar eu sou obrigado a ir. Às vezes até pra explicar pro passageiro aonde ele vai, explicar alguma outra rota ele geralmente tá acostumado com aquela rota e aí acham que tu quer dar uma voltinha a mais” (T13).

Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) dizem, em sua pesquisa, que os engarrafamentos são a fonte de maior irritação para os profissionais que trabalham no trânsito. Percebe-se também que circular pela cidade no verão, com temperatura alta, ou em dias de chuva torrencial e em horários de pico, quando uma corrida normal de quinze minutos chega a durar uma hora e meia, produz estresse e requer paciência e compreensão das adversidades trazidas pelo trabalho no trânsito.

Muitas vezes, os usuários solicitam ruas que são extensas, com partes consideradas seguras e partes consideradas perigosas. O medo e a insegurança são mitigados pela possibilidade de se mover livremente pela cidade o que proporciona contato com as diferenças (BAUMAN, 2009). O taxista precisa estar sempre atento ao local para onde está indo, a fim de evitar experiências ruins. O conhecimento de certos locais é visto como segurança, pois o taxista sabe até onde pode ir ou não.

Ah vamos, tipo na J. Renner é uma avenida que ela corta, se tu vier centro/bairro, na tua esquerda tudo é vila Farrapos, tudo é vila, a tua direita que diz Humaitá é tudo condomínio, bem melhor a condição. Às vezes eles dizem Humaitá, aí anda um pouco e dobra a esquerda, aí não deu certo, aí tu começa a ficar atento. Como a gente conhece, com a idade que tenho nascido e criado aqui sempre nesse canto, eu conheço... e se embarcou, mesmo que está arrumadinho 'ah beco x' eu vou te levar, mas tu vai descer na entrada. Beco x é 'essa largurinha' tu passa raspando, e para passar tem que pedir licença. Aí eu digo, não vou te levar, ou se te levar não vou entrar. Se não, não levo (T2).

As constantes mudanças em relação a ruas e regras de trânsito torna inalcançável conhecer tudo e gera o medo de não acompanhar a rapidez das mudanças (BAUMAN, 2007b). "Ninguém conhece tudo. Se alguém diz que conhece tudo eu falo 'vou te falar uma rua que tu não vai conhecer. A gente não conhece tudo..." (T7). Os taxistas sentem-se seguros em dizer que conhecem todas as ruas das regiões em que mais trabalham. Cada um tem seu local de preferência, quer por ter ali seu ponto fixo, quer pela familiaridade com o bairro.

A exigência em conhecer os locais por onde vão passar acarreta o medo de ser pego em falha (BAUMAN, 2007b). Nem sempre o não saber o itinerário até o local solicitado é visto com bons olhos pelos passageiros, provocando algumas situações desconfortáveis. "Esses dias eu peguei uma moça 'ah o senhor me leva em tal hotel?' (...) ela deu o nome do hotel e aí ela 'pô que saco, pô o senhor não sabe aonde que fica o hotel?' e eu disse 'não sei' e ela 'pô mas que saco!' a mulher brava, me xingou..." (T6). Para evitar o medo de ser pego em falha, em um cenário onde há crescente busca por serviços diferenciados, o trabalhador precisa ofertar praticidade, conforto e segurança. O medo de não fazer o suficiente, de não estar à altura (GAULEJAC, 2007) gera pressão sobre os taxistas para que circulem pela cidade de forma eficaz.

São inúmeras as vivências proporcionadas aos taxistas por circularem pela cidade diariamente. Passar por locais considerados caóticos, ir a destinos paupérrimos e a destinos luxuosos, presenciar cenas de violência no trânsito, brigas entre pessoas na rua, sucateamento dos locais públicos, acidentes de trânsito e atropelamentos estão entre elas.

Ah, às vezes de ver batida, de ver gente sabe... há um tempo atrás eu tava passando, acho que era umas seis e pouco da manhã de domingo, a noite que eu mais trabalho, já cansado, bah sabe batendo aquela melancolia, saudade de casa, de tá dentro de casa. Aí eu passei na Ipiranga e dentro do dilúvio um uninho virado. Aí tu bah, tu vê assim, e aí já vê o carro batido na esquina, o outro foi parar lá dentro, daí parei ali pra dar uma olhada, aí tinha um já na beira do dilúvio ali apavorado que tinha um cara lá dentro, morreu, saiu no jornal (T12).

Ao presenciar fatos como acidentes de trânsito, os taxistas se sentem abalados e repensam a forma como estão trabalhando, pois o sentimento de medo vai moldando os indivíduos, que buscam estratégias para sua sobrevivência e segurança (MELO, 2008). Apesar de, segundo eles, a quantidade de acidentes com vítimas fatais ser muito menor do que os

acidentes sem vítimas, presenciar essas cenas os faz ‘colocar o pé no freio’. Através da fala do T12, percebe-se que essas vivências os afetam: “Então são coisas assim, que bah é complicado. Já não é o mesmo clima de trabalhar, mas como todo serviço sempre tu tem alguma inconveniência, tu supera e vai indo. Tu para de trabalhar? Não né, então é assim, só vai”.

Os taxistas contam que, dependendo do horário de trabalho, os riscos de se envolverem em um acidente de trânsito são maiores. Segundo eles, de madrugada ou quando está começando a amanhecer, é preciso ter cuidado redobrado ao cruzar semáforos, bem como nas saídas de festas, nas esquinas ou até mesmo ao passar por outros motoristas. Para eles o motivo de terem maior cuidado à noite é que as pessoas sentem-se mais ameaçadas em relação a assaltos e não param nos semáforos ou abusam da velocidade.

O mais perigoso no caso é bem na hora que eu chego, tipo das 4h até umas 6h da manhã, porque o pessoal tá tudo tipo, quem tá na rua ou tá indo trabalhar ou já tá virado da noite anterior... então é tipo, passa sinal vermelho, tipo roleta russa sabe. Nesse horário eu procuro assim, até no verde eu dou uma paradinha e dou uma olhada, porque tu não pode confiar em sinaleira, não pode confiar em preferencial. E na madrugada como tem pouco trânsito o pessoal fica mais tranquilo aí acaba andando mais rápido (T3).

Além dos acidentes de trânsito, presenciar cenas de violência é comum no cotidiano desses trabalhadores. Ver cenas de brigas, pessoas ensanguentadas e baleadas faz parte de suas experiências, porém eles relatam que é sempre impactante presenciar tais situações. Ao serem questionados em relação aos medos vividos por taxistas, os aspirantes demonstram que os que mais os assombram são os vinculados ao trânsito, como fica exposto neste diálogo:

A7: eu acho que mais medo do trânsito... Eu pelo menos tenho mais medo do trânsito do que do risco do assalto, acho que o medo é não voltar pra casa, esse é o maior medo.

A3: acho que esse é o maior medo, de não voltar pra casa... porque se tiver que levar, leva não adianta. Tu sabe que tem pessoas que dependem de ti, então mil vezes tu conseguir voltar pra casa e conseguir não reagir.

Através dessas manifestações fica claro o medo em relação a acidentes de trânsito vivenciado por esses trabalhadores. A circulação pela cidade, muitas vezes precária, os leva a ter picos de estresse. Perceber que determinadas situações podem acontecer diversas vezes por dia os leva a encará-las como se fossem algo natural. “Se tu for dar bola pra isso aí tu não vive, tu vai viver sempre brabo, estressado. Eu tenho amigos meus que trabalham e tão sempre estressados e eu digo: cara não dá bola porque assim como o cara te fechou tu também fecha o cara” (T5).

Compartilhar angústias e medos entre os colegas de trabalho, mostrou-se como algo que fazem para diminuir o estresse e evitar possíveis vivências de situações desagradáveis. Bauman

(2007b) explica que as pessoas se sentem mais fortes quando tem alguém ao seu lado, garantindo que não estão envoltas em solidão e medo.

Eu vejo que funciona tanto pra mim como pros outros colegas, não sei se eles admitem isso, se admitiram pra ti ou não... é que qualquer, quando tu te estressa no trânsito com alguém tu chega e conta pra outra pessoa sabe. Pra mim pelo menos alivia e eu sei que alivia pros outros porque eu canso de escutar eles, canso de escutar “o que que achou, mas é um...” e dá uma xingada ali e dá uma aliviada, eu percebo que pra mim pelo menos funciona legal (T13).

Os entrevistados mostraram que cada um tem uma forma de extravasar suas tensões. Parar em algum local onde haja mais taxistas reunidos, a fim de falar sobre o ocorrido (T10); ir para algum *shopping* passear por um tempo (T13); procurar locais abertos para caminhar (T8); telefonar para algum conhecido (T11) são formas que taxistas encontram para descarregar a carga negativa procedente de algumas situações.

Conseguir dominar situações nem sempre impede que o estresse decorrente delas venha a se refletir na vida do taxista. Muitos entrevistados contam que já adoeceram por estresse e o atribuem às vivências no trânsito. O estresse no trabalho de taxista é considerado por eles como um ‘efeito cascata’, pois vai se tornando cada dia mais difícil de suportar. Como explicitado por Dornelas (2006), o estresse no trânsito pode causar diversos efeitos na vida do taxista, como dores de cabeça e de coluna.

Nesses oito anos eu tive que fazer vários exames, senti fortes dores de cabeça, inclusive estou com um zumbido no ouvido no lado esquerdo que vou ter que investigar, problema de coluna, estresse, isso aí é tudo decorrido do táxi. Então já briguei, já briguei com colega, com passageiro, então o que acontece, eu tinha uma experiência muito grande com o trânsito, o trânsito é horrível. O arranca e para, o arranca e para isso aí é desgastante (T15).

Sendo considerado um “ambiente de frustrações” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.5) o estresse gerado pelo trânsito é uma das situações que mais preocupa esses trabalhadores, pois, para os entrevistados, o trânsito tem um ‘efeito cascata’, pelo acúmulo diário de vivências estressantes, o que acarreta sentimento de medo ao lidar com tal estresse.

Trânsito pra mim pelo menos tu sabe que te estressa aqui, é uma cascata. Tu vai te estressando lá, te estressando lá, chega uma hora que estressa muito. Eu procuro não olhar principalmente pra cara da pessoa. O que mais me irrita é eu olhar pra cara de uma pessoa e a pessoa fazendo uma coisa ali ou trancando ou xingando e eu olhar pra cara dela, isso aí me estressa muito, me irrita. É um dos medos que eu tenho, como que eu vou dizer... não sei minha reação se a pessoa para e bate no vidro, ou passa e bate no vidro, eu não sei a minha reação, se vou ficar parado ou vou descer (T13).

Trabalhar em um ambiente denominado “sociedade sobre rodas” (I) exige, como em outras relações, respeito, cautela e cidadania. As articulações que devem fazer todos os dias, no exercício de suas atividades, a fim de evitarem vivências desagradáveis, requerem, acima de tudo, paciência com os pedestres, os agentes de trânsito, os passageiros e os outros motoristas.

A conscientização das consequências de atitudes agressivas ou de reações relativas a atitudes de outros motoristas ter por objetivo, agirem com mais cautela (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014).

Frente ao medo que sentem por estarem expostos a diversas situações pela cidade, não discutir com outros motoristas, não xingar e não usar a buzina são premissas básicas que visam não deixar o dia de trabalho tão pesado. Conforme os entrevistados, tais atitudes exigem disciplina. Eles explicam que, com o passar do tempo, o indivíduo aprende a ser mais calmo e regrado. Por estarem em contato direto com os passageiros e visando respeitá-los, dizem que se controlam, ao máximo, para não demonstrarem estresse e não agirem com falta de respeito.

Eu sou assim, se acontecer se eu fizer alguma coisa para alguém, vai ser no meu carro. Eu sempre tive um sistema assim, se eu tiver no táxi e fizer alguma burrada com passageiro dentro eu não vou deixar que alguém diga um palavrão, porque ele não tem que escutar, vou logo me desculpando. Se fizer para mim eu faço que não ouvi, respeito, acho que a pessoa está pagando para ser transportada com todo respeito (T2).

Fazer a corrida com uma relação de respeito, levando o passageiro e eles próprios a se sentirem mais seguros é o que motiva os taxistas a serem mais calmos, a pensarem antes de agir ou de reagir a alguma agressão verbal.

As precauções em relação a discussões no trânsito revelam um medo comum àqueles que vivem nesse ambiente: a reação de terceiros. Os entrevistados afirmam que evitam discussões e ações que possam ser consideradas desrespeitosas e exemplificam o que os leva a agir com cautela: evitar queixas no órgão que regulamenta a profissão; não saber com quem está lidando; desconhecer a pessoa de quem ouviu o xingamento. Tendo consciência das violências praticadas no trânsito, esses trabalhadores evitam agir por impulso.

Tu não sabe com quem tu tá lidando. Às vezes tu pode xingar, buzinar e tu acabar provocando uma coisa bem maior, uma briga, uma discussão desnecessária (...) tem que estar atento a tudo ao que tá acontecendo, até evitar certas coisas. Hoje em dia é melhor evitar (T11).

Tendo em vista o sentimento de medo, a manifestação do T11 mostra que os taxistas optam pela prudência ao desenvolver seu trabalho pela cidade. Para Eckert e Rocha (2005), morar na cidade intensifica distanciamentos entre os indivíduos, nela se elevam muros e grades ao redor das casas, por isto a prudência passou a ser vista como regra para viver.

Presenciar muitas situações negativas no trânsito, como brigas entre motoristas e depredações de veículos; a falta de policiamento nas ruas; circular pela cidade e se relacionar com indivíduos diversos pode provocar medo. Os entrevistados dizem que só se sentiram seguros por ocasião de eventos importantes ocorridos na cidade e em locais próximos a esses eventos. Segundo os taxistas, nos bairros distantes e principalmente nas periferias, a falta de policiamento é comum. “De noite então nem se fala, é muito difícil tu ver uma viatura na rua,

policial na esquina a gente só via na época da copa, duas ou três, moto e tal, de madrugada agora não tem. É nula. Não se vê mais, não tem” (T5). Esse fato corrobora o estudo com antigos moradores de Porto Alegre, feito por Eckert e Rocha (2005), os quais verificaram que os moradores estão assustados com a falta de atitude dos poderes públicos visando a uma política mais protetora contra o crime organizado, o tráfico de drogas e os crimes contra o patrimônio.

Conviver em uma ‘sociedade sobre rodas’ e viver inúmeras experiências acarretam medo aos taxistas. Pensar nas situações ruins que a circulação pela cidade pode lhes ocasionar torna o trabalho pesado e os sobrecarrega. Assim, tentam se proteger, ou seja, criam uma barreira entre os fatos e eles próprios, evitando contato com situações que acontecem com outras pessoas. Contudo, nem sempre isso é possível, tornando-os mais reflexivos em relação a seu trabalho.

Circular pela cidade é fonte de medo, apesar de também proporcionar situações agradáveis e sentimentos bons. Há o medo de acidentes, de assaltos, de perder muito tempo em uma corrida, de não chegar a tempo, medos que se associam aos medos da sociedade líquido-moderna (BAUMAN, 2008). O medo relativo à circulação pela cidade é compartilhado pelos taxistas, o que ajuda a aliviar a tensão. Perceber que não estão sozinhos é uma fonte de alívio e contribui para continuarem na profissão.

4.2.3 Medo em relação ao transporte de passageiros

O trabalho de taxista exige constante relacionamento com indivíduos desconhecidos. Em uma sociedade à qual a suspeita dos outros e a recusa em confiar na solidariedade humana são inerentes (BAUMAN, 2009), conviver com desconhecidos acarreta a vivência de medos. Para Bauman (2008), a insegurança, na sociedade líquido-moderna, é característica do medo da maleficência e dos malfeitores humanos, sendo desencadeada pela suspeita em relação aos outros seres humanos e a suas intenções, pela recusa em confiar no companheirismo humano, derivado da indisposição de tornar esse companheirismo duradouro, seguro e confiável. Frente a isso, o sentimento de vulnerabilidade e incerteza, ao transportar inúmeros passageiros, acarreta a vivência do medo.

A convivência com passageiros educados traz elementos positivos, porém transportar pessoas mal humoradas, fechadas e, às vezes, mal educadas desgasta os profissionais. “O

passageiro que eu não gosto é o arrogante, eu peguei um agora no final da tarde, o último passageiro, um arrogante, mas era assim o último do arrogante” (T15).

As experiências em relação à má educação de passageiros são vastas. Os taxistas apresentaram vários exemplos dessas situações: “Teve uma vez que eu peguei uma passageira e sei lá aonde ela mas eu perguntei uma coisa do que ela tava fazendo e ela me disse ‘cala a boca e dirige’ e eu ‘tá bom!’ o que eu vou fazer? (...) Eu simplesmente dirigi” (T12).

Complementando esse relato, o T12 diz: “então vou ficar quieto, deixa, vai-te embora, não vai estragar meu dia. Às vezes as coisas do dia a dia interferem, eu sei que interferem, mas nos dias que eu não tô me sentindo bem eu tento ficar mais quieto”. Tais relatos podem ser ligados à vida líquida (BAUMAN, 2007b), na qual separar e manter distância se tornam uma estratégia comum para a sobrevivência.

O transporte de passageiros e o relacionamento travado com eles podem ser considerados a maior fonte de medo, no exercício da atividade de taxista. Por não saberem quem estão transportando e por, muitas vezes, conviverem com pessoas viciadas em álcool ou drogas, ex-presidiários, assaltantes e pessoas de má índole, esses trabalhadores sentem-se vulneráveis. O desconhecimento de onde virá o golpe (BAUMAN, 2008) mostra que, a vida líquida, se constitui uma vida de suspeita permanente e de vigilância incessante. As ligações frouxas com os passageiros, características da sociedade líquido-moderna (BAUMAN, 2007b), provocam no taxista o medo devido à incerteza do que pode acontecer.

O taxista pode se sentir ameaçado tanto logo que o passageiro entra no táxi como durante a corrida, ao analisar a conversa e a conduta do usuário ou em razão do destino solicitado. Os entrevistados relatam sentimento de alívio quando tais corridas chegam ao final sem eles terem sido assaltados.

Já fiquei com medo em algumas situações, de te atacarem, tu parar ‘tu vai pra onde?’ aí a pessoa ‘vou pra tal lugar’ aí tu olha e fica meio assim. às vezes fica muito quieto, a roupa que tá vestido não te passa uma coisa boa aí tu acaba ficando com medo. Mas graças a Deus sempre deu tudo certo (T11).

A conversa entre os passageiros, o silêncio e a forma de agir são motivos de desconfiança.

Eles queriam ir na Ilha da Pintada, aí eu olhei assim, eu vi que ele cutucou ela pra ela calar a boca, porque ela não mediu a voz dela aí eu já parei na outra esquina. Procurei uma Brigada não achei, parei numa esquina que tinha um ponto de táxi, aí tinha um monte de cara ali e eu parei atrás dos caras e disse ‘o meu a corrida acabou, a conversa de vocês tá muito estranha, pode descer do meu carro’ e ela quis engrossar comigo ‘o que tu tá pensando?’ aí eu disse ‘eu escutei o que tu falou e a corrida não vai continuar’ aí o cara disse não... aí desceram e eu chamei os taxistas e disse eles tão querendo ir na ilha, que a gente sabe que eles levam pra assaltar (T13).

Certificar-se a respeito do lugar para onde estão levando o passageiro, do objetivo da corrida e se manter sempre atento às atitudes dos usuários faz parte do trabalho de taxista. Não confiar em ninguém, saber que atitudes tomar e ter reações rápidas, segundo eles, são ações primordiais para evitar situações de perigo.

É que eu sou muito espiado né, não confio em ninguém. Essa é uma coisa, tu não pode confiar, tem que confiar desconfiando, sempre. Até porque o seguinte, tu pode pegar uma pessoa e a pessoa não vai te fazer nada, a pessoa tá de boa, tá tranquila... chega num lugar lá ela desce quando vê vem alguém e mete com o cano na tua cara (T5).

Segundo Bauman (2008), na sociedade líquido-moderna, as redes de vínculos humanos se transformaram em territórios onde se vê intensificada a desconfiança, onde é preciso travar intermináveis conflitos de reconhecimento e as relações humanas não são mais espaços de certeza, tranquilidade e conforto espiritual, transformando-se em fonte de ansiedade e medo. Tal característica se mostra claramente no trabalho dos taxistas, os quais relatam que o medo os faz ficar ‘sempre em alerta’.

Ah quando tu pega às vezes um passageiro ou dois aí tu vai em tal lugar, que não é um lugar assim muito tranquilo sabe e eles sentarem atrás. Sentam atrás e vão conversando entre eles, começam a cochichar, tu fica com medo e acaba ficando com medo, já fica pensando ‘bah será que vão me assaltar?’. Já tive medos assim sabe, de pegar pessoas pra ir em tal lugar e tu acabar suspeitando daquilo, tu sentir um pouco de medo daquela corrida, daquela pessoa. Mas sei lá, tu acaba, eu pelo menos fico me cuidando pra ver que movimento vai fazer, se ele vai fazer alguma coisa ou não. Sei lá eu acho que sempre tive sorte de nunca me acontecer nada (T11).

Quando o passageiro, durante a corrida, muda o destino final, os taxistas se sentem ameaçados. O medo os assombra e os acompanha diariamente. Isto corrobora o estudo de Araújo (2008) que diz que a violência urbana gera permanente insegurança aos motoristas que desenvolvem sua atividade profissional e convivem com o medo de sofrer assalto. Conforme relatos dos entrevistados, eles se sentem de ‘mãos atadas’ e ‘olhos vendados’, ao conduzirem uma corrida sem saberem o destino final. Alguns passageiros apenas informam as ruas que eles devem seguir, deixando o taxista sem saber onde vai parar. Quando acontecem situações como essa, o medo os invade e só se percebem aliviados quando terminam tal corrida.

Quando eu vejo que não fechou a conversa pro lugar que tô indo e porque que eu tô indo, essas histórias que tu vai apertando aí eles se perdem e daí eu dou um jeito de parar. Aí dá medo, pavor até tu parar, aí tu para em um lugar, em um posto, na frente de uma delegacia, na frente de um colega e diz ‘a corrida parou aqui porque eu tenho um compromisso’ tem que inventar, tem que inventar. Então sabe, dá pavor até lá, até tu conseguir dar o desfecho sabe, dá aperto, dá medo (T8).

A forma como o passageiro age antes de assaltar é muito comentada entre esses trabalhadores, os quais dizem que, muitas vezes, percebem quando estão correndo perigo. Entretanto, muitos contam que já foram pegos de surpresa por assaltantes que, durante a corrida, não demonstraram ameaça e, ao final, com uma faca ou um revólver, anunciaram o assalto. Por isso, se sentem expostos ao perigo o tempo todo, principalmente logo depois de sofrerem um

assalto ou de algum colega mais próximo passar por isso. Revelam que a ‘sirene de alerta’ deve ficar ligada o tempo todo, o que os desgasta muito.

Na frente do prédio da polícia, tem um cidadão de terno e gravata, sapato social todo bonito, todo fardado, pastinha social... e me atacou na frente do palácio da polícia. Meu carro na época tinha *wi-fi* dentro do carro, ele entrou sentou no banco traseiro, puxou a pasta, puxou o *notebook* ‘tu tem acesso?’ ‘Tem, a senha é tal’ e ele mexeu ali, conversando, falando fluentemente, conversando sobre ‘n’ assuntos, enfim falando de família, falando de tudo. Quando chegamos perto do bairro Intercap ali ele bem assim ‘cara entra a direita por favor?’ o cara supereducado, supereducado, sabe tu tá trabalhando tranquilo, nunca vai esperar... Entrei, não sei se tu conhece o bairro ali, o bairro tem uma praça daí quando eu entrei na rua da praça ele puxou uma pistola e colocou na minha nuca e disse ‘cara eu só quero o dinheiro, o celular e a chave do carro, não quero mais nada’ (T10).

Através das falas expostas, fica claro que o medo está presente no dia a dia do taxista. “Por várias vezes eu já fiz corridas de sentir medo sim. Ver que eu tô indo, mas aí eu não demonstro. Tenho medo, sinto o medo por dentro...” (T2). A certeza de que estão vulneráveis a sofrerem danos financeiros e até danos físicos e emocionais, diz da rotina desses trabalhadores que veem diariamente colegas serem assaltados e, muitas vezes, vivenciam eles mesmos assaltos e situações de perigo. A insegurança e incerteza acarretam o sentimento de medo que levam consigo em todos os dias de trabalho. “O negócio do medo, na verdade é o seguinte, no táxi o medo é constante. Se o cara falar pra ti ‘eu saio pra trabalhar todos os dias tranquilo’ é mentira. Mentira...” (T5).

Percebe-se que o sentimento de medo, no exercício de trabalho dos taxistas, é intensificado por ser difuso e disperso por toda parte, os ameaçando mesmo sem que haja uma explicação visível, ou seja, a ameaça do que devem temer pode ser vislumbrada em toda parte, mas em lugar algum podem vê-la (BAUMAN, 2008). Conviver com o medo constante é premissa no desenvolvimento de trabalho de taxista:

Aí tu pega um casal que pede um lugar assim... aí tu fica, dá medo, a gente tem bastante, o medo é constante. Tem que ficar sempre ligado e o medo, não só isso, o medo vai te acompanhar, faz parte. Tu tem medo pra ter a defesa, se tu não tiver medo nenhum pode surgir do nada o inesperado, o medo faz parte até pra ti poder te precaver”. (T8)

O medo, segundo os entrevistados, os deixa o tempo todo em alerta para se precaverem de situações perigosas e mesmo de assaltos. Apesar de admitirem que esse sentimento torna o trabalho pesado, frisam que não podem relaxar nenhum minuto para não serem pegos desprevenidos.

Então quer dizer, por mais que o cara viva no meio o medo é constante. E o medo é bom porque o seguinte, ele te deixa sempre em alerta, se tu relaxar é aonde tu vai te ferrar, porque daí tu te sente muito seguro de si entendeu? Sempre alerta, sempre alerta. O medo é bom por causa disso, é ruim porque tu vive tenso naquela, mas tu tá sempre alerta entendeu? Tu tá ligado que tu tá andando aqui, tu parou na rua pra pegar um passageiro, tu tá olhando pra ver se o cara vai sair de dentro do prédio, se ele então sair de dentro do prédio tu não pega. ‘Ah mas eu sou fulano’, ‘tchau pra ti, fica com

Deus' e tu pega e vai embora. Porta trancada, carro engatado só esperando, olhando entendeu. 'ah não eu abro a porta, desligo o carro, desço' não, não tem isso (T5).

A manifestação do T5 em relação à vigilância e às ações tomadas para se precaver relaciona-se com a ideia de Bauman (2007a), o qual diz que cada fechadura extra na porta da frente faz o mundo parecer mais traiçoeiro e assustador, estimulando mais ações defensivas que vão acrescentar vigor à capacidade do medo de se autopropagar.

O medo constante vivido pelos taxistas é reflexo dos inúmeros casos de assaltos acontecidos com os que exercem essa profissão. “Sofri 6 assaltos e mais umas 20 tentativas. Direto, se a gente quiser pensar em pegar tudo, meio dia, 15h vai ser assaltado. Vai ser assaltado com certeza” (T8). Todos os entrevistados conhecem casos de colegas que foram assaltados e alguns deles também vivenciaram tal situação.

O sentimento de medo ficava perceptível sempre que os taxistas contam experiências de assalto e as consequências financeiras, psicológicas e, em alguns casos, físicas deles decorrentes. Segundo Bauman (2008), os humanos conhecem o medo, por ele denominado medo secundário, advindo de uma experiência passada de enfrentamento da ameaça direta, um resquício que sobrevive e se torna um fator importante na modelagem da conduta humana, mesmo que não haja mais uma ameaça direta à vida ou à integridade. A fala do T13 demonstra tal mudança de comportamento em relação ao enfrentamento de uma ameaça passada:

Continuei trabalhando. Aí eu peguei o primeiro cara que eu peguei eu não conseguia dirigir, porque eu tava quase pulando nele ali sabe, no cara, porque eu tava com medo dele... tava assim, com um medo dele danado, daí eu fui com medo dele e não era um lugar... era dentro da cidade mesmo, larguei ele lá. E ele viu que eu tava meio esquisito, aí eu vi que não ia conseguir trabalhar (...) porque tu vai pensando, pensando, acho que baixa aquela adrenalina. Tu pensa, pô o cara podia ter me matado, podia tá morto agora. Eu fiquei bem assustado, aí depois eu voltei e trabalhei mais um pouco (T13).

Segundo os entrevistados (T3; T4; T9; T10), normalmente os assaltos a taxistas são feitos por assaltantes que querem apenas o dinheiro. O medo deste acontecimento e de ter, conseqüentemente, prejuízos financeiros assombram esses trabalhadores que dependem totalmente de seu veículo e da renda arrecadada no dia. “Levaram o carro, só que eu tinha seguro mas mesmo assim eu fiquei três meses parado, o seguro não deu pra pagar nem a despesa que eu tinha do mês, aí foi um... foi um impacto, foi um impacto financeiro né” (T8). Como exposto por Smith (2005), o medo dos taxistas em relação a assaltos pode ser relacionado à preocupação de sofrer danos físicos, psicológicos e financeiros.

Eu sempre deixo uns trocos nesse bolso, tinha uns 90 reais, peguei com calma, entreguei pra ele, o celular, entreguei com calma. Aí ele desceu, eu dei marcha ré e sai. E agradei a Deus que sai tudo bem. Na época assim mexe com o emocional da gente viu, tu tá tranquilo, trabalhando e aparece um safado. Aí digamos assim, poderia ter acontecido pior, tu fica, passa aqueles filmes, mas depois passa (T14)

O abalo emocional, citado pelo T14, remete a França (2011), o qual diz que o medo da morte, considerado o mais comum entre os seres, faz com que os indivíduos a temam, mesmo quando não estão sob sua ameaça direta. Tal medo é denominado por Bauman (2008) como medo derivado, afetando o indivíduo por colocar em evidência suas fragilidades e trazer-lhe a consciência da morte.

Fragiliza, tu fica uns dois ou três meses que se entrar uma pessoa de 90 anos tu fica desconfiado, qualquer coisa, qualquer insinuação, colocar a mão no rosto, a mão na perna tu já fica, ou se tem um blusão, tudo tu fica desconfiado, é um pânico, depois de um assalto tu leva um tempo pra gente se reestruturar de novo, pegar fôlego, pegar força assim, porque a gente fica muito inseguro, muito, muito (T8).

Percebe-se que o medo passa também a família dos taxistas. Ao serem indagados sobre a reação da família em relação a trabalharem na profissão de taxista, os entrevistados foram unânimes, dizendo que os familiares não concordam com esta opção pelo medo da violência a que os taxistas estão expostos. “Essas minhas duas últimas profissões eles foram totalmente contrários, tanto do transporte quanto de taxista, principalmente à noite. À noite nem pensar, se conseguir trabalha de tarde. Mas a mãe, esposa, as minhas irmãs não queriam de jeito nenhum” (A20). Complementando a fala do colega, A2 expõe a reação da sua família: “bah! De noite não! De noite não querem”.

Segundo os entrevistados, a preocupação da família em relação ao trabalho no táxi resulta dos muitos fatos acontecidos com colegas e do conhecimento da exposição ao perigo. Mesmo as famílias que têm membros que já são taxistas se mostram contrárias à entrada de mais um na profissão:

Nem mãe, nem vó, nem tia queriam (...) é um risco porque o meu pai relata muito o que ele passa assim de dia, chega às vezes às 18h e conversa. Mas nunca foi assaltado, mas (...) já parou na delegacia, ele traz bastante o que ele passa na rua. Daí fica mais aquela preocupação, noticiário, as pessoas veem (A3).

O medo daqueles que ficam em casa enquanto pai, filho ou esposo sai para trabalhar no táxi é demonstrado através de ligações para certificarem que está tudo bem, da preocupação quando não retornam para casa no horário normal de término de trabalho, da inquietação sempre que os taxistas contam situações perigosas pelas quais passaram.

Deu a casualidade da semana passada, o rapaz da noite não poder ir e eu cheguei da tarde e esqueci de ligar, naquela função, sai, quando vi peguei uma corrida e comecei a não voltar pro ponto... Eu presto muita atenção quando eu chego no capitólio, aí quando eu tô na fila, eu bah tô na hora tal... quando eu fui parar era quase 22h, aí era 22h30 min minha irmã me ligou, ela tava trabalhando no hospital e ela ‘tá tudo bem?’ e eu ‘tá tudo bem, o rapaz não veio e trabalhei direto’ e ela ‘bah a mãe já ligou pra lá e tá atucanada’.

Os entrevistados relatam que o medo sentido pela família não acontece apenas quando trabalham de noite, sendo constante. A fala do T11 corrobora esse fato:

Sempre teve a preocupação. Mesmo de dia, eles se preocupavam um pouco com assalto “vê se não fica até muito tarde” aí quando comecei a ficar até mais tarde: “pô

tu tá ficando até muito tarde, vem mais cedo”. Sempre teve essa preocupação mas agora que eu tô só na noite essa preocupação aumentou. Por ser uma profissão que tu lida com as pessoas e tu se torna um alvo muito fácil (T11).

A preocupação em relação à insegurança, no dia a dia do taxista, atinge a tal ponto a vida da família que, quando ele sai pra trabalhar, conversa com a família em tom de despedida. “‘Vai com Deus...’ principalmente quando eu trabalho de noite, fica aquele... fica aquele olhar meio apreensivo, preocupado devido às notícias que a gente vê” (T15). O medo sentindo pelos familiares desses trabalhadores fica exposto também na fala do T10: “‘mandam eu me cuidar né. Sempre se cuidar ‘te cuida’. O meu guri que apesar de as gurias serem mais apegadas a mim, o meu guri é o que me dá mais conselhos sabe. Ele liga pra mim ‘ó pai como estão as coisas?’ ele tem 10 aninhos...”.

O medo em relação ao transporte de passageiros evidencia um dos pontos mais críticos da atividade de taxista. Como explicado por Chappel (1998), a natureza de trabalho dos taxistas os deixa mais propensos ao risco de violência. Além de terem que desenvolver seu trabalho de forma eficaz em relação à circulação pela cidade, ao relacionamento com passageiros e sob a pressão da incerteza do retorno financeiro, esses trabalhadores precisam lidar com o medo constante, vislumbrado em toda parte (BAUMAN, 2008).

4.2.4 Naturalização do medo

Em uma sociedade onde o indivíduo não deve demonstrar suas fraquezas pela ameaça que sente de ser descartado (BAUMAN, 2007b), ele se previne para não tornar visíveis as próprias dificuldades. Para Dejours (2007), demonstrar suas fraquezas gera receio de que isso seja atribuído à incompetência. Como abordado nas seções anteriores, o que não faltam são motivos para os taxistas sentirem medo. Apesar disso, verificou-se que eles procuram naturalizar tal sentimento. Não se deter a coisas ruins, mostrou-se como a opção do T13:

É que nem sabe quando tu vai no hospital e daí tu vê o médico foi lá, operou o cara e o cara morreu, aí ele chega pra família e diz ‘o paciente morreu, tá lá no quarto se vocês quiserem ver o corpo’ e sai. E ficam pensando, pô aquele cara não tem coração? Mas é que aquele cara vai fazer quantas vezes aquilo? Como que ele vai se envolver com cada coisa? Acho que é a mesma coisa que com o passageiro, vai lá fala e tu entra no mundo dele e ele entra no teu mundo dependendo do que vocês conversam. Mas quando ele descer tu nunca mais vai ver de repente.

Devido ao constante entra e sai de passageiros e, por consequência, às inúmeras histórias escutadas e vivenciadas, os taxistas tendem a construir uma barreira entre o banco da frente e o banco de trás do táxi. Tomar o passageiro tão somente como ‘passageiro’ soa no sentido de algo

ou alguém que passa, como uma proteção ao taxista: ‘eu não tenho problema com passageiros, já diz o nome né, passageiro... ele vai entrar e vai sair e eu vou ficar ali, então tem muita coisa que acontece no táxi que eu não dou bola’ (T5). Esta é uma das características da sociedade líquido-moderna (BAUMAN, 2004), na qual os indivíduos estão próximos uns aos outros, no entanto preferem não se aproximar. “Eu tô acostumado né, as pessoas entram e saem e nem olham direito pro rosto da pessoa” (T11).

Acostumar-se com as adversidades vividas no desenvolvimento de seu trabalho diz também sobre naturalizar o medo e falar que todos correm risco em qualquer situação da vida. “As pessoas não param pra perceber que todo mundo corre esses riscos todos os dias. Qualquer área, qualquer momento, não é específico” (A3). Naturalizar o medo e balizá-lo a outros experimentados em outras situações da vida é uma forma de enfrentar tal sentimento. “Arriscado é mas o que não é arriscado hoje em dia? Tu pode tá em casa tomando banho sozinho e escorregar bater a cabeça na pia do banheiro e morrer. Então não tem como saber ...” (T5).

Afirmar que há riscos em todas as profissões demonstra que para os taxistas isto pode ser considerado uma questão de ter sorte ou não. Eles adotam esse discurso para defender a profissão e impedir que o medo que sentem se manifeste. Para T10, ficar apreensivo e pensar o tempo todo que algo de ruim pode acontecer só os faz se sentirem mais desgastados e frágeis: “é que não adianta a gente ficar apreensivo ‘vai acontecer alguma coisa’ porque não vai te resolver, tu só vai te desgastar cada vez mais e não vai te resolver teu problema”.

Ocultar o sentimento de medo é comum entre esses trabalhadores, principalmente para sua família que vive constante preocupação por sua segurança, como abordado na seção anterior. Em estudos realizados com bancários, Santos e Grisci (2010) verificaram que o medo é algo que se esconde no ambiente de trabalho, é algo que não se compartilha, vive-se em solidão. Visando não preocupar mais ainda suas famílias, muitos taxistas evitam contar em casa situações perigosas por eles vivenciadas.

Inclusive tanto no assalto que nem o outro, o primeiro da faca passou uns dias pra eu contar, na época as filhas ainda estavam em casa, elas eram solteiras e depois de uns dias, um dia eu tô de frente ao roupeiro, no espelho eu tô olhando, porque deu uma machucadinha aqui do lado. Aí a esposa viu ‘o que foi isso aí?’ aí eu disse que contar, aí abalou um pouco. Mas eu disse, fica tranquila sabe, tá tudo bem. Aí no segundo eu tive que contar meio de imediato por causa do celular, eles se deram falta aí eu contei no dia que eu tinha sido assaltado, não contei na hora, mas depois de um tempinho elas deram falta do celular aí tive que contar ‘me levaram’ e elas ‘como levaram?’ aí falei um assalto’ (T14).

Tal manifestação remete a características da sociedade líquido-moderna, na qual o trabalhador deve contar apenas consigo mesmo para enfrentar suas angústias (BAUMAN, 2001). O sentimento de medo é, na maioria das vezes, ocultado para os familiares e para as

pessoas próximas: “Cheguei em casa fiquei quietinho, não falei nada. Não, não posso... não posso trazer carga negativa pra dentro de casa. Carga negativa fica do portão pra fora, aqui é meu canto” (T6). Omitir o estresse e o medo considerado uma das formas de amenizar seus efeitos.

É baixar a cabeça e trabalho, trabalho e trabalho. E tu cumpre o horário e em casa é em casa, eu sou daqueles que saiu do serviço eu largo o pacotinho aqui e os problemas do serviço ficam ali, eu nunca misturei. Aí eu chego em casa e tá, agora vamos colocar a mochilinha de casa pra ver quais os problemas de casa que tem pra ser resolvido. E mesma coisa de casa eu não misturo com o serviço (T1).

Percebe-se que os entrevistados evitam falar sobre tal sentimento com terceiros, o que pode ser relacionado com o receio de se expor como um indivíduo fraco, que tem defeitos (SANTOS; GRISCI, 2010). O trabalho, durante a noite, é ainda mais mobilizador de preocupações por parte das famílias de taxistas. Visando evitar conflitos e defender sua posição em relação a trabalhar nesse turno, os profissionais recorrem a pequenas mentiras, como o exposto pelo T13:

Eu tenho que defender... mas eu só pego e falo ‘eu paro no mercado, só pego mulher e velhinha com sacola, não tem perigo’. Minha prima também esses dias me ligou ‘bah não é perigoso?’ e eu disse ‘não tô na frente do hotel, só sai gente do hotel’ então não tem...

Nota-se que ocultar para a família as vivências que acarretaram medo e naturalizar tal sentimento representam uma forma de enfrentá-lo. Ao mesmo tempo em que omitem, para pessoas próximas, as situações em que se sentiram em perigo, os taxistas visam demonstrar que não se sensibilizam com certas situações. Essa naturalização é um esforço que visa demonstrar que não se abalam com os fatos vivenciados.

4.3 ESTRATÉGIA DE INVENTAR A VIDA DE TAXISTA

Através da análise das entrevistas com os taxistas, identificou-se que a estratégia de inventar a vida no exercício desse trabalho está pautada em elementos de afirmação e negação. Sendo que, com base em Deleuze (1992; 1998) e Giddens (2002), a estratégia de inventar a vida é compreendida como um conjunto de ações que os indivíduos constituem enquanto elementos de composição de vida.

4.3.1 Afirmação

Toma-se afirmação como estratégia de inventar a vida de taxista. Afirmação compreendida no sentido de posicionar-se a favor de; no sentido de agir em prol de; no sentido de dizer sim a alguma coisa. No caso agir em prol da legitimação da profissão; dizer sim às fragilidades da profissão no sentido de aceitá-las como algo integrante do cotidiano de taxista; dizer sim ao sustento próprio e da família que o trabalho de taxista possibilita; agir em prol da circulação pela cidade; e agir em prol da própria segurança que dizem eles mesmo proverem.

4.3.1.1 Legitimação da Profissão

A vontade de legitimar a profissão e divulgar a importância que ela tem para a sociedade mostrou-se constante entre os taxistas. Eles demonstraram que buscam agir em prol dessa legitimação através do investimento em qualificação profissional, do bom relacionamento com os passageiros e da valorização do papel social por eles desempenhado. Diversos exemplos foram dados sobre o quanto eles ajudam os passageiros, não só ao conduzi-los a outros locais, como também por meio de conversas, conselhos, aprendizados e ensinamentos. Eles expuseram aspectos do trabalho que os fazem se sentirem apaixonados por ele e que os levam a nele continuarem.

A respeito do que é ser taxista, dizem: “estar à disposição da comunidade...” (A20); “prestar um serviço de qualidade, se tu for ver eu que sempre trabalhei no comércio, é a mesma coisa... vender um bem pro cliente” (A2) e “ser um profissional que tu tá a disposição da população” (A6). Percebe-se que o trabalho de taxista é reconhecido por eles não só como o mero transportar passageiros entre um destino e outro, mas como “uma profissão muito importante para a sociedade” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.3). Para T12, que está na profissão de taxista há 3 anos, a entrada de muitos profissionais jovens, que veem o táxi como um negócio, poderá mudar a imagem de sua profissão. Ele relata o significado da nova mentalidade no serviço de taxista: “Tu enxerga hoje pessoas com uma visão de emprego diferente do que era. Trazendo o táxi como se fosse realmente uma profissão, um emprego e não uma vida louca”.

Em um contexto no qual o trabalhador é cada vez mais solicitado a ser responsável pela organização em que trabalha (GAULEJAC, 2007), emerge a busca por desenvolver sua atividade de forma eficaz. Através das manifestações dos entrevistados, evidencia-se que o investimento em qualificação é visto por eles como uma ação que visa legitimar a profissão, a fala do instrutor do curso corrobora esse fato:

“Nós temos que mudar aquela visão que a cidade tem dos taxistas, que muitas vezes a gente ouve dizer: ‘só podia ser taxista’ ou as pessoas dizendo: ‘tu não sabe fazer nada, a única coisa que sabe fazer é dirigir por isso tá aí’, então eu digo, gente não é assim, é muito difícil trabalhar como taxista” (I).

As recentes mudanças na profissão fazem também com que os permissionários de táxi prefiram trabalhar com novos entrantes do que com profissionais mais antigos. O seguinte diálogo sinaliza esse pensamento:

A6: eu sentei no restaurante e sentei e me ligou o A, o permissionário, perguntando se eu tinha terminado o curso. E aí ele ‘como tá o curso?’ aí eu disse que tinha terminado, tinha saído da prova agora e ele ‘cara tu não tem colega de idade que pode me indicar?’ aí eu disse que até tem uns senhores de idade aqui e ele ‘tô indo aí’. Foi aquilo que a gente comentou na semana, vem gente pra procurar profissionais novos.

A7: porque tem aquilo da experiência, porque o motorista que tá há certo tempo tem uma certa malandragem, ele preferem um profissional novo porque daí eles vão moldar esse profissional.

A6: eles preferem isso...

O investimento em qualificação para desempenhar o trabalho de taxista se reflete na forma como os profissionais pensam em desenvolver sua atividade. A motivação fica clara, ao investirem em qualificação e fazerem o curso no qual é muito frisado que devem trabalhar com algum diferencial, fidelizar clientes e fazer coisas inovadoras. “Na minha opinião o mais novo tem que ter trato com o cliente, saber o que fazer, porque dirigir a gente sabe. Mais é lidar com o cliente primeiro” (A2). A fala do A7 também corrobora esse fato:

Mas eu confesso que depois do curso, eu não sei vocês, mas eu abri, a gente até ficou discutindo a questão de como se arruma a renda, mas vou te dizer que depois da história que o I (instrutor) contou na aula do senhor aquele que começou como funcionário. Eu já fiquei com uma percepção diferente assim até de fazer uma proposta pro meu permissionário, de fazer algo diferenciado. Se é pra ser só mais um taxista que senta no banco e fica esperando passageiro... a gente consegue notar que tu tem essa flexibilidade de fazer um cartão de lugar e né... (A7)

Não ser considerado ‘só mais um taxista’ motiva a busca de um diferencial. “É que tem taxista e taxista né, tu vai fazer o teu diferencial” (A20). No desenvolvimento do curso de formação, pode-se perceber o empenho dos instrutores para selecionar os entrantes e motivar aqueles que vão desenvolver essa atividade (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014). As mudanças no pensamento e na conduta de taxistas os levam a dizer que “o táxi pode mudar, pode ser um serviço de primeira qualidade sim” (T1), o que

corroborar as ações em prol da legitimação da profissão. Em uma sociedade na qual as tensões são cada vez maiores, em decorrência da exigência de falha zero (GAULEJAC, 2007), verifica-se relação entre investimento em qualificação e desenvolvimento do trabalho no táxi.

Serem considerados por algumas pessoas, que não estão na profissão, como conhecedores da cidade foi relatado como positivo pelos entrevistados. É comum, em uma roda de amigos ou familiares, as pessoas pedirem sua opinião sobre como ir a determinado lugar ou sobre os horários de maior movimento e também demonstrarem curiosidade a respeito da profissão de taxista. O trabalho perpassa a vida do indivíduo a ponto de, mesmo quando não estão trabalhando, usarem competências adquiridas no trabalho. Para Gaulejac (2007), o trabalho passa a ser visto como a própria vida, de modo que os trabalhadores fazem uma simbiose entre sua vida e a organização, criando dependência entre o viver e o trabalho.

Passageiros de outras cidades, estados ou países que ‘pegam’ o táxi normalmente perguntam sobre política, clima, pontos turísticos e tiram dúvidas sobre a cidade, o que faz os taxistas se sentirem valorizados. “Pessoas de outros lugares querem saber como vai a política, como é o tempo, como é a segurança... nós somos como um termômetro. Perguntam como se a gente tivesse uma sabedoria né, acima de outros” (T8). O interesse e a curiosidade de pessoas que não estão na profissão os levam a perceberem ela é importante para a sociedade. A curiosidade de terceiros refere-se também ao perigo a que os taxistas estão expostos durante o trabalho e àquilo que veem e fazem em sua atividade.

Ah o pessoal sempre que eu converso com as pessoas, que as pessoas falam comigo a respeito da minha profissão, falam dessa preocupação da noite, isso é geral, todo mundo fala ‘de noite não é muito perigoso?’ aí eu falo ‘um pouco é mas eu acostumei’. Mas por outro lado também dizem ‘ah tu deve conhecer toda a cidade, tu anda por tudo’ aí eu digo que conheço bastante. As pessoas me ligam às vezes pedindo o endereço ‘bah preciso ir a tal lugar como chego lá?’. Hoje mesmo um conhecido meu precisava ir pra uma rua e me ligou pra saber como chegava lá, isso acontece bastante. Pedem auxílio porque como sabem que eu conheço a cidade... sempre ligam perguntando (T11).

Por esta fala, evidencia-se que ser reconhecido não apenas como um indivíduo que transporta passageiros, mas também pelas peculiaridades da profissão produz nesses trabalhadores certo orgulho do papel que desempenham. Contam que não são considerados ‘apenas’ taxistas, segundo eles, para os passageiros: “o taxista é visto como psicólogo, sexólogo, de tudo um pouco...” (T5). Ou seja, em seu dia a dia, não desempenham apenas a função específica de taxista, que é transportar pessoas, cargas ou valores (CBO, 2014).

Porque o táxi circula muitas pessoas, de várias idades, várias culturas, as pessoas entram no táxi entram dentro e é como se elas tivessem na frente de uma psicóloga (...) desabafar, isso aí é direto, isso aí é direto (...) entram e contam tudo, tudo, tudo e tu tem que aconselhar as pessoas, pessoas contam coisas assim, de tudo que é coisa. Desde uma traição, de coisas profundas, coisas íntimas entendeu (T15).

Esta explicação reforça a ideia de que o relacionamento com os passageiros é tarefa importantíssima. Segundo os taxistas, ouvir as histórias dos passageiros e dar conselhos, falar palavras positivas e incentivadoras, ou seja ajudar as pessoas que entram no táxi dignifica e valoriza a profissão. Em um mundo de trabalho no qual o que importa são as qualidades de comportamento e o envolvimento pessoal na tarefa (GORZ, 2005), envolver-se com as histórias dos passageiros e mobilizar-se para tentar ajudá-los valorizam o trabalho desempenhado. Os entrevistados relatam (T1; T2; T5; T6; T8; T11; T14) que, depois de uma corrida em que conseguem ajudar o passageiro, sentem-se felizes. Quando eventualmente reencontram essa pessoa e ela lhes agradece, emerge o sentimento de felicidade que os auxilia a enfrentarem todos os componentes desagradáveis que a profissão lhes traz. “Depois tu encontra ‘lembra aquela vez? Eu me lembro de ti’ e eu não lembro da pessoa, porque é muita gente (...) muito difícil de lembrar de todo mundo ‘eu me lembro de ti, tu falou isso eu fiz e deu certo’ e eu falo ‘pô que bacana que bom ter te ajudado’” (T5).

Fazer corridas e não cobrar, levar passageiros para o hospital, dirigir em alta velocidade para o passageiro não perder a consulta no médico são algumas ações que os taxistas fazem, visando ajudar as pessoas que estão precisando, mesmo correndo risco de terem prejuízos quer financeiros, quer oriundos da fiscalização. Apesar de terem consciência de que tomar tais atitudes não é o correto, dizem que “na prática é diferente” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.7) e que tais situações os fazem se solidarizar com o passageiro. “Eu já cansei de levar corrida de graça para pessoas. Para uma senhora, tu vê que a criança tá queimando em febre, pobrezinha, chega lá e pode descer sem pagar. Acho que não tem porque tu não ser assim” (T2).

Outra ação de alguns taxistas para auxiliar passageiros é ir até alguns locais, em horários considerados perigosos, para ajudá-los.

Eu tô levando a pessoa, a pessoa de idade, uma pessoa que tá doente, uma pessoa que eu peguei na rua, pessoa que eu vejo que é uma pessoa idônea, pessoa que não vai me correr risco, eu corro risco por ela. Eu entro, eu entro em qualquer vila, qualquer biboca, mesmo que às vezes me dá uma insegurança, me deixa um pouco tenso né, mas é pela pessoa. Tem gente que diz ‘me deixa aqui’ é muito comum, eles dizem: ‘me deixa aqui que eu vou a pé’ mas como que eu vou deixar essa pessoa? Essa menina caminhar? Eu tô acostumado, eu corro esse risco, eu poderia... tinha todos os argumentos e defesa pra não ir, mas eu pela pessoa eu me compadeço e vou (T8).

Os taxistas contam que muitos são os exemplos de situações que os levam a se solidarizarem com o passageiro. Acontecimentos como pessoas entrarem chorando no táxi ou durante a corrida começarem a chorar levam o taxista a tentar se aproximar do passageiro, conversar e procurar acalmá-lo. Transportar pessoas que estão indo ao cemitério, porque perderam entes queridos há pouco tempo ou que recebem uma ligação dentro do táxi

informando sobre um óbito são situações frequentes na vida desses trabalhadores. Corroborando esta explicação, o T13 declara:

Teve uma vez também que uma passageira no táxi recebeu a notícia que a mãe tinha morrido, no telefone, dentro do táxi. Ligaram pra ela e ela começou a chorar, chorar, chorar e aí eu perguntei ‘tá tudo bem?’ e ela disse ‘tô bem’ aí eu disse ‘calma, tá sentindo alguma dor? Quer ir pra algum hospital?’ aí ela disse ‘não, é que minha mãe morreu’ aí eu disse pra ela se acalmar...

Solidarizar-se com a situação do passageiro e tentar ajudá-lo lhes traz o sentimento de dever cumprido. No meio de tanto entra e sai de passageiros, poder fazer a diferença, em alguma corrida, é um impulsionador para os trabalhadores valorizarem ainda mais sua atividade. Para Mansano (2009b), o trabalho atual envolve a transformação do humano pela aquisição de conhecimento e pela interação com o meio social, o que, para Grisci, Scalco e Janovik (2007), gera produtos intangíveis, desenvolvidos pelos trabalhadores, que proporcionam sentimento de tranquilidade e bem estar, como se vislumbra no trabalho de taxista.

Assim como, muitas vezes, os taxistas influenciam os passageiros, seu relacionamento com os passageiros também lhes traz muitos benefícios, demonstrando a importância da interação no exercício de suas atividades. Em um contexto em que se valoriza o engajamento individual e se transforma a busca do lucro em um ideal, o trabalho torna-se um lugar de realização de si mesmo (GAULEJAC, 2007). Os entrevistados são unânimes em dizer que preferem transportar pessoas comunicativas, de bom humor e que tenham algo a ensinar.

‘Eu tenho as avós (...) bah elas conversam, brincam contigo, te dão atenção aí vem com a história ‘dou uma balinha pra ti’ aí tem uma que fala muito e ela diz ‘não te deixo tonto?’ e eu ‘não bem capaz, queria que todos os clientes fossem como a senhora’ (T1).

Observou-se que a convivência com pessoas mais comunicativas possibilita, em alguns casos, o início de uma amizade entre taxista e passageiro. É perceptível o quanto esse tipo de relacionamento faz bem aos taxistas, proporcionando vivências agradáveis e dando tranquilidade ao ambiente de trabalho. “Às vezes tem aquele passageiro ‘tu pode me pegar outro dia em casa?’ aí se torna uma amizade, pega o telefone, liga quando tem que ir pegar” (T14). Em uma sociedade na qual tudo é considerado líquido e transitório (BAUMAN, 2007b), as interações humanas que promovem a sensação de mascarar a solidão passam a ser consideradas fundamentais.

Além de formar amizades, o fato de aprender com os passageiros cativa todos os taxistas. Eles expõem que uma corrida na qual o passageiro fala de sua vida, de suas experiências e de seus conhecimentos os engrandece e faz com que sintam prazer em trabalhar. Manter-se em constante aprendizado os motiva e os leva a reafirmarem a importância de sua profissão.

A única coisa que eu gosto mesmo independente se é jovem, se é velho, se é pobre ou se é rico é quando a pessoa troca ideias, me passa informações que eu sei que é útil pra mim, coisas que eu aprendo, tenho conhecimento da pessoa, pela bagagem que a pessoa tem de vida ou intelectual sabe. Eu gosto disso, eu curto isso sabe. Pessoas assim que nos dá um nível de aprendizado que vou te dizer, eu curto isso. E dá prazer... (T8).

Opinião semelhante é manifestada pelo T15, ao se referir às situações agradáveis que transportar muitos passageiros lhe proporciona:

Eu gosto muito daquele passageiro que vai me ensinar alguma coisa. Na verdade eu aprendo muito com as pessoas idosas, sempre te passam uma mensagem de sabedoria, essas senhoras aí são maravilhosas, sempre trazem (...) eu gosto principalmente de idosos, e essas pessoas cultas. Tu pega jornalista, escritor, tu pega vários caras cabeção.

As ações tomadas frente à legitimação da profissão dizem sobre a necessidade que os indivíduos na sociedade líquido-moderna têm de não serem taxados como rejeitados e, conseqüentemente, serem 'jogados no lixo' (BAUMAN, 2007b). Sennett (2012a) diz que os indivíduos vivem em constante processo de provar a todos que são perfeitos naquilo a que se propõem fazer e que são capazes de dar o melhor em prol do trabalho.

No que diz respeito às afirmações sobre a qualidade e a importância da profissão que exercem, observou-se que, o tempo todo, os entrevistados tinham o objetivo de legitimar a profissão. Afirmações sobre as mudanças que vêm ocorrendo nos últimos anos também foram intensas. Os taxistas dizem que a profissão vem sendo qualificada através de suas ações em favor de tal legitimação. Percebe-se que a busca pelo investimento em qualificação profissional, que remete a desenvolver o trabalho de forma mais qualificada; o investimento no relacionamento com os passageiros, imprimindo educação nos relacionamentos a fim de estreitar e prolongar laços; a valorização de seu papel social são ações que demandam mobilização de si e que dizem sobre agir em prol da legitimação da profissão de taxista.

4.3.1.2 Fragilidades da Profissão

Há aspectos do trabalho de taxista que fragilizam a profissão. Ao falarem sobre isso, os entrevistados mostram-se incomodados e imediatamente expõem sua esperança de que a profissão venha a ser reconhecida. Apesar do esforço para legitimar a profissão, relatando situações positivas como forma de mostrar sua importância, conforme relatado na seção anterior, consideram fragilidades ser profissional autônomo e não haver um padrão no desempenho no trabalho, provocando diferenças de comportamento entre os colegas. Falar

sobre as fragilidades da profissão e, ao mesmo tempo, permanecer nela remetem ao sim dito por eles em relação a aceitá-las como integrantes de seu cotidiano.

Mesmo que apreciem trabalhar sozinhos, os taxistas consideram que a falta de união entre eles fragiliza a profissão. Em uma sociedade que tem entre suas características ligações frouxas (BAUMAN, 2007b), a falta de união dos taxistas é, muitas vezes, justificada pela diferença de pensamento e de comportamento entre os colegas. Por não haver seleção rigorosa para o exercício do trabalho de taxista, os taxistas consideram haver muita vulnerabilidade em relação a ter trabalhadores que possam denegrir a imagem da profissão. “Qualquer um pode ser taxista, tu não precisa fazer faculdade, tu não precisa fazer um curso assim demorado (...) É uma profissão fácil, de fácil acesso, qualquer um pode fazer” (T11).

Percebe-se que o distanciamento dos laços de relacionamento com os colegas é comum no exercício dessa profissão: “aí tá a maior dificuldade de todo taxista. Eu acho que já deve ter ouvido isso aí. Coleguismo é uma coisa rara entre a categoria, bem rara...” (T10). Todas as vezes que falaram sobre o assunto, os taxistas disseram que só há união entre eles quando algum sofre acidente ou assalto. A justificativa para sua falta de união é o fato de não terem um padrão em relação à idade, ao nível social, à conduta e à educação. “Como é um serviço que tu não depende de estudo, tu não depende de sei lá, de classe social, não depende de experiência na maior parte dos casos, tu encontra de tudo, tu tem todos os tipos de pessoas” (T12).

O afrouxamento dos laços de solidariedade, por meio da flexibilização do trabalho e do indivíduo, promove a sensação de estar à deriva (SENNETT, 2012a). Ter alguns amigos dentre tantos colegas de trabalho é considerado raro. Os taxistas demonstram constantemente que conseguem se relacionar com os colegas, porém poucos criam laços fortes de amizade. “Colegas a gente diz porque eles fazem a mesma coisa, mas colegas mesmo são poucos, amigos então são menores” (T7). Fato corroborado por T12: “a profissão é bem solitária. Tu não tem muito contato, conversa em si mas não é uma coisa assim que tenha uma classe que defenda os seus próprios direitos. Isso que eu enxergo”.

Para Sennett (2012a), na sociedade em que ‘não há mais longo prazo’, o afrouxamento dos laços de confiança e de compromisso com os pares representa uma das consequências. Esta situação pode ser comparada à natureza do trabalho de taxista, em que o relacionamento com os pares é raro e o contato direto com os colegas, no turno de trabalho, é escasso.

Admitir que a profissão é solitária fica evidente quando os taxistas falam dos fracos laços com os colegas. Laços fracos não remetem apenas a trabalhar sozinho dentro de seu táxi e à falta de relacionamento com os colegas, mas também à sensação de que cada um age por si.

Apesar de existir sindicato de taxistas em Porto Alegre, os entrevistados expõem que se sentem sozinhos na luta por uma profissão mais qualificada e melhor reconhecida. Para Bauman (2003, p.48), “a sina de indivíduos que lutam em solidão pode ser dolorosa e pouco atraente”.

Foi muito citado, nas entrevistas, um fato que, no ano de 2014, provocou grandes polêmicas: a obrigação do uso de uniforme durante o trabalho, o qual, no entanto, meses depois foi liberado. De acordo com os entrevistados (T1; T3; T10; T11), a existência de uma lei regulamentando essa questão está entre os fatos que demonstram que a profissão e seus trabalhadores não são tratados com seriedade e não há padrões para o exercício da atividade de taxista.

Inúmeras são as notícias em jornais, revistas e televisão sobre manifestações e paralisações de protestos feitas pelos taxistas, visando reivindicar melhores condições de trabalho. A opinião deles sobre tal situação mostra-se dividida. Uns apoiam e acreditam que apenas uniões assim poderão, de fato, fomentar a mudança que reivindicam. Outros acreditam que essas manifestações são desestruturadas e que fazer a sua parte, desempenhando da melhor forma suas funções, é mais eficaz. A contraposição de pensamentos demonstra também as divergências de opiniões que provocam a tão comentada falta de união. Trabalhar em uma sociedade fluida, em que há mudanças o tempo todo, a qual não une os sofredores, mas os divide e separa, é uma situação percebida no exercício da atividade de taxista. “As dores que causam aos indivíduos não se somam, não se acumulam nem condensam numa espécie de ‘causa comum’ que possa ser adotada de maneira mais eficaz, unindo as forças e agindo em uníssono” (BAUMAN, 2003, p.48).

Maior dedicação dos órgãos públicos para qualificar a profissão, padronizar o trabalho e melhorar a imagem do taxista é reivindicada por todos eles, seja em manifestações de rua, seja em conversas entre os colegas. A falta de reconhecimento da profissão, além de ser justificada pela má conduta de alguns trabalhadores e pelo fácil acesso em adentrar essa profissão, é explicada pela ausência de direitos trabalhistas por ser uma profissão autônoma. A grande maioria dos taxistas é funcionário e não permissionário de táxi. Sendo uma profissão autônoma, os trabalhadores não têm direito a férias, décimo terceiro salário nem aos demais direitos trabalhistas de quem possui a carteira de trabalho assinada. Esse fato os deixa incomodados e preocupados em relação a seu futuro profissional. Ter direitos trabalhistas e ter a carteira de trabalho assinada foi mencionado como desejo por muitos deles (T1; T2; T10; T11; T13; T14). “Mas daí tu pergunta qual a vantagem do táxi? Porque o táxi não tem carteira

assinada... mas eu pago INSS individual, o piso máximo no INSS, férias daí tu comporta ao teu bolso...” (T1).

As mudanças reivindicadas, além de remeterem aos direitos trabalhistas e à qualificação, se referem a medidas práticas para obtenção de melhores condições de trabalho. A instalação de máquinas de cartão de crédito, que já vem sendo feita pelo órgão que regulamenta a profissão, apesar de muito questionada por alguns, é vista com bons olhos pelo fato de que os profissionais levarão menos dinheiro consigo. A instalação de equipamentos de segurança, com dispositivos que podem avisar quando estão em situação de perigo, e de câmeras nos pontos de táxi, para gravar imagens dos passageiros foram mencionadas pelos entrevistados, pois consideram que, pela adoção de algumas medidas, eles terão mais segurança no futuro. Melhores vias para circular, mais pontos de parada para passageiros desembarcarem, mais policiamento nas ruas e pontos de apoio são vistos como possíveis facilitadores do exercício profissional. A fala do T15 corrobora essa explanação:

Segurança no táxi não existe. É um serviço que não existe segurança nenhuma, acho que poderia melhorar com gestos muito simples. Dois eles estão fazendo, o GPS, agora é obrigação todo táxi ter GPS com botão de pânico, já aconteceu há poucos dias um taxista foi assaltado, levaram ele pra Alvorada, ele desceu do táxi, apertou o botão do pânico e acharam o táxi. Há poucos dias, começaram a instalar agora, é uma medida de segurança que vai nos ajudar. Agora todos os táxis vão ter que ter máquina de cartão, isso vai tirar muito direito do táxi. Na rodoviária e no aeroporto já estão pagando antecipado a corrida já com o trajeto pronto, saiu essa reportagem essa semana. E pra mim no meu caso uma das coisas que deveria ser fundamental pra segurança do táxi é a questão das câmeras. Todos os pontos de táxi deveriam ter câmera, todos. Isso aí a princípio não tem segurança nenhuma, a segurança que tem agora é do carro, tu foi assaltado aperta o botão do pânico eles vão achar o carro, mas segurança não tem nenhuma... (T15).

Embora por vezes de modo doloroso, fragilidades do trabalho de taxista são relatadas pelos entrevistados. Apesar de falarem sobre elas, os profissionais mostram-se dispostos a encará-las como algo integrante do cotidiano do taxista. “É uma escolha né. Fizemos uma escolha e daí vamos ter que arcar com as consequências...” (A7). Para Gaulejac (2007), no atual contexto de trabalho, os trabalhadores estão fadados a assumirem as responsabilidades diante de escolhas difíceis. As falas sobre as fragilidades da profissão e as inquietações em relação a ela demonstram a constante insatisfação dos taxistas quanto à forma como sua profissão é tratada e, ao mesmo tempo, revelam que eles as afirmam como integrantes de seu cotidiano de trabalho.

4.3.1.3 Sustento próprio e de terceiros

Trabalhar em uma profissão que tem por característica o retorno financeiro incerto gera medo e insegurança. Apesar disso, os taxistas dizem sim ao sustento que o trabalho lhes possibilita e agem a seu favor, ao intensificar a atividade e formular métodos para aumentar o número de corridas.

A busca pela ampliação de renda pode gerar uma luta incessante para não perder possíveis corridas e estar constantemente ‘ligado em tudo’. Emendar uma corrida na outra de modo acrítico é o lema dos taxistas, segundo eles, o taxista sempre “quer ir cheio e voltar cheio” (T15). Otimizar o tempo de trabalho é visto como uma forma de obter melhores resultados:

Acho que se encaixa como o sistema de tele-entrega. Nenhum *motoboy* gosta de fazer uma entrega e voltar sem nada. Porque às vezes tem tele-entrega que tem uma base, ninguém gosta disso, vai lá no centro e volta na zona norte. Todo o taxista que larga alguém em algum lugar, ele vai rodar na manha pra pegar outro. A gente sabe, é rodoviária, hospital, supermercado, pontos estratégicos que tu sabe que vai ter gente saindo. Então tu vai rodando até tu voltar... É que depende de táxi pra táxi. Tem táxi que tem chamada, a maioria não usa táxi como antigamente, usa aplicativo, então a central te passa por satélite as corridas (A7).

As características dos atuais modos de gestão, que primam pela criatividade e o gerenciamento de informação (GRISCI et al, 2006), podem ser identificadas no trabalho dos taxistas. No curso de formação, os taxistas são incentivados a buscarem informações sobre eventos e pontos importantes, através do compartilhamento de sites de notícias (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, P.6). Conhecer ‘pontos estratégicos’ visando aumentar o número de corridas faz com que eles criem modos de trabalhar pautados na busca de informações:

Desde que eu comecei, como eu não tinha nenhuma experiência no táxi o que eu fiz ‘o que eu tenho que fazer no meu horário pra trabalhar um pouco melhor?’ eu sempre fui pra internet ver o que tinha festa, ia pra esses clubes, sociedade, sei lá, Grêmio Náutico União, Sogipa, Sociedade Libanesa, Leopoldina Juvenil. Tentava entrar em contato pra ver se tinha evento marcado, quais eram os horários. Salões de eventos, tentar se informar, abrir jornal, ver o que tem de atividade durante a noite pra tentar se posicionar e tentar captar o máximo possível (T12).

Percebe-se que os taxistas criam métodos visando garantir seu sustento. Em horários que há queda na demanda, no ponto onde trabalham, os taxistas costumam se informar sobre o movimento em outras áreas para não ficarem muito tempo parados. No turno da noite, eles procuram saber em quais locais estão acontecendo eventos. Durante o turno do dia, buscam passar por lugares movimentados como hospitais, colégios, empresas, principais avenidas e *shoppings*. Estas são formas de obter corridas, quando a demanda do ponto diminui, pois “o carro parado não tá produzindo então tu tem que ir atrás dos clientes” (T1). A experiência do dia a dia de trabalho os leva a conhecerem os locais de maior fluxo de pessoas que solicitam táxi e os horários de pico em relação à demanda.

No dia a dia do trabalho, a gente mais ou menos assim, passa a ter uma noção, uma certa experiência dos bairros que a gente trabalha e aonde o pessoal tá habituado a chamar. Porque a gente tem aquele cliente que solicita o dia a dia então como eu moro na zona norte, aí tem dois, três pontos de apoio né, que abrange mais próximo da onde eu moro. Então eu escolho um desses pontos, na área da Fiergs eu olho quantos carros tem, dependendo do dia se tiver três carros eu fico ali, eu não vou demorar muito pra sair. Se for uma segunda que dá bastante aeroporto e rodoviária que o pessoal trabalha, eu fico ali. Mas se for uma quarta eu não fico, eu venho pra cá, que aqui normalmente como tem um bairro que tem bastante residência, o pessoal usa bastante, é corrida, bons condomínios, aí eu arranco rápido. Ou se aqui estiver muito carregado de carro eu tenho a opção de ir pro Lindoia, então dependendo da quantidade de carro eu me coloco nesses pontos, porque a gente conhece mais ou menos o público (T14).

A fala de A3 também corrobora esse fato:

Eu tenho muito por base meu pai, ele é taxista por 23 anos, ele tem ponto fixo mas é muito difícil parar. Ele não para, não tem hora pra almoçar, pra chegar em casa. E basicamente desde que eu me conheço por gente ele sustentou cinco pessoas, eu, minhas duas irmãs, sozinho. Minha mãe não trabalha, trabalhava mas depois parou, sempre ele, ele teve uns problemas e sempre trabalhou e consegui segurar tranquilo. E então meio que eu me visualizo nele, cada um sabe a pedra que está no seu sapato e quais os problemas, então tu vai não ficar localizado em um ponto esperando passageiro, vai estar sempre correndo, correndo atrás sempre (A3).

Para Mansano (2009b), o trabalhador é solicitado a conhecer todo o processo de trabalho e o conhecimento baseado na experiência ganha importância e passa a ser valorizado como um diferencial. Conhecer dias, horários e locais próximos onde há maior movimento é algo que, segundo os entrevistados, advém das informações e da experiência. A definição do turno de atuação dos taxistas leva em consideração as peculiaridades de cada período. Geralmente, um taxista começa a trabalhar na metade da tarde e outro, no começo da manhã. Essa distribuição ocorre tanto para ambos atuarem em horários estratégicos financeiramente quanto por causa do estresse do trânsito. Os profissionais conhecem também os dias e horários em que há menos solicitações de táxi pela cidade, assim aproveitam esses momentos para fazer revisões no carro, trocar os pneus e o óleo, providenciar a manutenção necessária. Como qualquer parada causa perdas financeiras, esse conhecimento é considerado um auxílio, pois favorece a garantia do sustento próprio e de terceiros.

Quando o serviço está muito abaixo do normal, o que acontece principalmente à noite, alguns taxistas chegam a se arriscar para fazer mais corridas, ação que corrobora o estudo de Mayhew (2000). Com a pressão para ganhar dinheiro, a fim de garantir seu sustento e o de sua família, os taxistas, frequentemente, se arriscam aceitando passageiros suspeitos ou corridas consideradas perigosas. “O taxímetro tá rodando né... vou correr o risco né? A gente corre o risco” (T6). As corridas consideradas perigosas são, muitas vezes, para locais que já têm histórico de muitos assaltos ou para locais conhecidos como pontos de tráfico de drogas. Os entrevistados contam que muitos passageiros os abordam solicitando a ida a esses locais, oferecendo um valor muito maior do que o da corrida normal. Apesar de frisarem que muitos

taxistas aceitam esta situação, poucos admitiram já terem feito corridas desse tipo. Os taxistas, que contaram terem feito corridas em que o passageiro oferece mais dinheiro, por ser o destino considerado perigoso, dizem que aceitaram apenas porque naquele dia a ‘féria’ estava abaixo do normal. “Fazia essas corridas porque na realidade, tipo, é dinheiro né. Mas daí depois acaba ficando mais cagão, conforme as coisas vão acontecendo” (T3).

Outra situação que aumenta o retorno financeiro dos taxistas é chamada por eles de ‘porta’. Quando um passageiro solicita a ida a alguma casa noturna e o taxista o conduz, o segurança do local lhe dá uma gorjeta. Eles recebem pela quantidade de pessoas que levam. A solicitação de uma corrida para esse tipo de destino agrada os taxistas pelo retorno financeiro. A concorrência entre eles para obterem uma corrida assim é comum:

O táxi existe uma coisa chamada porta, o que é porta? A porta é o dinheiro que as casas... Gruta azul, La barca, Tia Carmem pagam por pessoa que eu levo lá. Se eu levar quatro pessoas no táxi eles pagam o valor por cada pessoa. Esse ponto na Fernando Gomes é um ponto que dá muita porta, então é um ponto fechado. Eles brigam, eles furam pneu de outros taxistas, coisa feia, é bem complicado (T9).

Diversos exemplos foram expostos de como a ‘corrida’ pelo dinheiro, muitas vezes, ultrapassa a ética laboral. Quando estão trabalhando em pontos de táxi, existe uma regra tácita, segundo a qual o passageiro deve embarcar no carro que está no início da fila, a não ser que esse passageiro faça questão de escolher outro táxi. Ou seja, se o usuário solicitar uma corrida ao taxista que é o terceiro da fila, por exemplo, esse deve encaminhá-lo ao carro que está em primeiro, no entanto nem sempre isso acontece. Segundo os entrevistados, dependendo do destino que o passageiro solicita e sendo uma corrida longa, em que há maior retorno financeiro, é comum os taxistas não cumprirem a regra criada por eles mesmos. Às vezes acontece de o pessoal ‘arrastar’, porém os que estão na fila não gostam. “Se eu encostei o meu lá atrás, aí vem um passageiro, o certo eu digo: ‘não, vai lá na frente e ele sai aí eu encosto de ponta’. Mas não, o pessoal pega e leva. É o arrastar que eles chamam.” (T4).

Os taxistas denominam ‘arrastar’ o fato de um taxista que não está no início da fila ‘pegar’ a corrida de um passageiro que chega ao ponto, pois ele está ‘arrastando’ a fila. A concorrência é tamanha que, não raro, as regras que os próprios motoristas se colocaram, para o desempenho ético da profissão, são descumpridas. O taxista é livre para encostar em qualquer ponto da cidade, mesmo quando não for seu ponto fixo. A regra é que ele deve esperar no final da fila e aguardar sua vez para sair com um passageiro. Apesar disso, há relatos de que, frequentemente, quando encostam em algum ponto fixo que não o seu, os colegas demonstram não gostar, proferindo insultos, piadas e pressionando o taxista a sair dali. “No cabaré tinha um pessoal que já trabalhava direto aí. Aí quando encostava outros carros que não era eles, eles não

gostavam e meio que corriam o pessoal dali. Era meio que como um ponto fechado, só trabalha o carro deles aí” (T4).

O retorno financeiro, na profissão de taxista, instiga os indivíduos a trabalharem sempre mais, ou seja, há intensificação do trabalho (DAL ROSSO, 2008). Evidenciou-se que a intensificação do trabalho já é algo naturalizado para aqueles que ainda nem entraram nessa profissão. “É, agora tu tem que trabalhar né, tu não pode ficar naquela vidinha ‘ah vou fazer uma corridinha, depois eu paro...’” (A2). Demonstrando estarem cientes de como será seu dia a dia de taxista, eles expõem que ficar parado é considerado inadmissível pois “se tu quer dinheiro tu tem que estar na vitrine, tem que estar na rua. Tem aqueles que ‘ah tá bom, vou encostar’ e aí chegou umas 13h30 e ‘ah vou trabalhar’ mas daí ficou duas parado. Se em duas horas por dia tu perder umas dez corridas, tu perdeu dez...” (A10).

Visando melhorar seu empenho e aumentar o número de corridas, a intensificação do trabalho passa a ser naturalizada pelos entrevistados. “Táxi não se trabalha menos de doze horas, táxi tem que ser carga horária puxada. Às vezes nem toma água direito, as necessidades fisiológicas... às vezes tava com uma vontade de urinar, segurava, não comia no horário certo, então o organismo...” (T8). Os profissionais contam que, dependendo da demanda durante o turno de trabalho, deixam para almoçar, jantar ou fazer um lanche mais tarde e que, quando veem, acabou o turno e nem se alimentaram. Por vezes, compram algum lanche rápido e comem enquanto estão parados na sinaleira, ou entre a saída e a entrada dos passageiros.

A busca por ganhar sempre mais e garantir seu sustento e o de sua família está sempre presente. Segundo eles, quanto mais ganham, mais querem ganhar. Isto chama a atenção para o fato de que esses trabalhadores intensificam a atividade em busca do retorno financeiro e, muitas vezes, negligenciam necessidades fisiológicas e psicológicas, bem como se expõem a situações de risco.

É loteria, o serviço no táxi é na sorte, tem dias que tu fica apavorado, sempre aparece um táxi na frente pra pegar teu passageiro e em compensação tem dias que tu não consegue nem parar. Tem dias que acaba ficando o lanche pra almoçar depois e aí aquele depois não vem, não vem... quando vê tá quase na hora de ir embora e daí já eras, come em casa (T3).

Trabalhar sem limites de horário, não fazer as refeições durante o turno de trabalho, não parar para ir ao banheiro, trabalhar mesmo se sentindo esgotado fazem parte da vida dos taxistas. Eles afirmam que o corpo se acostuma e que, quando não fazem isto, sentem falta. Admitem, porém, que o cansaço e o esgotamento do corpo e da mente podem causar doenças. Para Dal Rosso (2008), o processo de intensificação traz efeitos sobre o corpo e a psique dos trabalhadores, tal qual se percebe nos taxistas, como exposto por T8:

Eu não dormia mais que 5h, eu saio oco, meu cérebro saia oco. Aí pelo contrário, em vez de frear, puxar o freio de mão, diminuir que a idade foi chegando, eu acelerei mais, eu comecei a dobrar, minha filha tava pra se formar e eu dobrei ainda, o domingo que o motorista não trabalha no domingo, então eu virava vinte e quatro horas (...) e aí me, eu fui a cama daí, eu fiquei doente (T8).

A mobilização total do indivíduo em prol do trabalho pode desdobrar-se em adoecimentos (OLTRAMARI; GRISCI; WEBER, 2011). Apesar das manifestações físicas de cansaço e esgotamento e de terem consciência que deveriam se cuidar mais, as ações pelo sustento próprio e de terceiros se sobrepõem a isso. A fala do T10 relata a intensificação do trabalho, visando a maiores retornos financeiros: “tem bastante gente que vira, tem pessoas que eu conheço, taxistas amigos meus que viram vinte e quatro horas e viram trinta e seis horas, em um final de semana pra compensar a semana”.

Relatos como esse são comuns entre os taxistas. Trabalhar por muitas horas seguidas acontece normalmente nos finais de semana, em que, no dizer deles, há demanda tanto de dia quanto de noite. Trabalhar no trânsito exige atenção, visão clara e reflexos rápidos (BALBINOT; ZARO; TIMM, 2011), porém, segundo os entrevistados, eles vão diminuindo, no decorrer das vinte e quatro horas de trabalho. “Eu já trabalhei assim de tá cansado e pegar uma corrida tri boa lá pra Gravataí. Aí tu leva lá pra Gravataí e volta sozinho, um risco tremendo. Já fiz um monte de loucura por causa de dinheiro” (T15). Percebe-se que a necessidade de aumentar a renda para satisfazer o desejo de consumo crescente (BAUMAN, 2007b) leva esses trabalhadores a negligenciar avisos do corpo e alongarem o tempo laboral.

Quando trabalham por mais de doze horas em um turno, os taxistas se socorrem bebendo muito café, tomando energético, evitando fazer refeições. Segundo eles, quando se alimentam, o organismo fica mais lento e, por isto, sentem sono, assim evitam, ao máximo, comer quando estão trabalhando por muitas horas. Relatam que, em alguns casos, o cansaço chega a tal ponto que eles encostam o carro em um posto de gasolina ou em um ponto de táxi e dormem por alguns minutos. Os horários de descanso e de sono dos taxistas são visivelmente prejudicados, fato corroborado pela fala do T1:

É desgastante trabalhar quase 24h (...) tem a praça ali, do outro lado da casinha, estacionei o carro, deitei o banco e dormi uns 15, 20min. Fui em uma padaria que tem ali, eles deixam o acesso do banheiro livre aí fui lá lavei o rosto tomei um cafezinho e voltei de novo. Aquele dia eu fui até no outro dia de manhã (T1).

A rotina de correria e de trabalhar muitas horas por dia, considerada viciante pelos entrevistados, faz com que o corpo se acostume. Segundo eles, quando param o corpo sente: “é cansativo, cansativo, mas tu acaba se acostumando sabe, é uma rotina que tu segue e tu não consegue parar, é meio viciante. Porque se tu para uns três ou quatro dias, tu sente que teu corpo já tá acostumado, falta alguma coisa” (T13).

O ‘vício’ em relação a trabalhar sempre mais e ganhar dinheiro todos os dias é comparado por muitos ao “‘vício da cachaça’” (T10), demonstrando que eles desafiam os limites do próprio corpo para obter maiores lucros. Depois de se acostumarem com esse dia a dia, voltar atrás fica difícil. Como a quantidade de corridas no turno de trabalho é incerta, quando há muita demanda, os taxistas aproveitam para aumentar sua renda e possivelmente compensar os dias em que não têm tanto trabalho. As manifestações deles em relação a ‘não conseguirem parar’, por já estarem acostumados com o ritmo acelerado, pode se relacionar com as reflexões de Bauman (1999), no sentido de que ‘estar parado’ seria sinônimo de ‘ser vagabundo’.

Através das manifestações dos entrevistados, verifica-se que eles buscam tomar atitudes em relação a agir na busca do sustento próprio e de terceiros. Apesar de demonstrarem incômodo ao falar sobre a concorrência existente e o cansaço decorrente do processo de intensificação do trabalho, esses indivíduos dizem sim ao sustento que o trabalho de taxista possibilita ter.

4.3.1.4 Circulação pela cidade

Circular pela cidade constitui a base do trabalho dos taxistas. Trabalhar na rua, sem saber, com antecedência, os locais por onde vão circular, as situações do trânsito e das vias os levam a pensarem estrategicamente em relação à circulação pela cidade. Por ser tarefa importantíssima e constituir um dos principais elementos no desenvolvimento de trabalho de taxista, agir em prol da circulação viária é considerado fundamental.

Pensar estrategicamente sobre a circulação pela cidade significa evitar lugares considerados perigosos, locais onde as vias são precárias e onde há alagamentos ou reformas nos logradouros. Como o fluxo de passageiros em um único dia é intenso e cada um deles solicita um destino diferente, analisar as condições de circulação das vias públicas tem que ser feito de imediato, considerando o clima, o horário da corrida e o destino final, visando chegar ao ponto solicitado com segurança e agilidade.

Ter conhecimento de toda a cidade e das formas de circular por ela de modo eficaz representa um desafio para esses trabalhadores. Dizer que conhecem a cidade significa, por vezes, que conhecem alguns bairros, as ruas principais destes bairros e seus acessos a ruas secundárias, pois, conforme o entendimento daqueles que estão há muitos anos trabalhando em

táxi, conhecer todas as ruas de uma cidade como Porto Alegre é uma missão considerada impossível.

Tu vai, olha no mapa, começa na tal ‘ah agora me lembrei’. Mas conhecer tudo ninguém conhece. Hoje de manhã eu tirei uma dúvida em uma rua na frente do Iguatemi ali, perto da Igreja dos Mórmons ali. Não lembrava da rua, já tinha ido pegar no mesmo condomínio, mas não lembrava, às vezes dá um branco e tu esquece. É muita rua, são 8300 ruas em Porto Alegre. São muitas ruas... Vou te dizer que conheço bem a cidade? Quantas ruas que eu vou te dizer que eu conheço? (T7).

Conhecer vários pontos da cidade para tornar a circulação mais efetiva, é uma solução para enfrentar as múltiplas adversidades vivenciadas em um dia de trabalho. Ter a garantia do conhecimento em relação a como chegar aos locais com segurança foi muito citado pelos entrevistados. Os taxistas contam com suportes para melhor circularem pela cidade. Mapas, sistema de GPS, aplicativos no celular, dicas de passageiros, programas de rádio e conversas com colegas de trabalho são auxílios reconhecidos.

Para evitar situações desagradáveis com passageiros, os taxistas que estão há pouco tempo trabalhando são adeptos do GPS e o utilizam sempre que ficam com dúvida sobre algum itinerário. “Eu tenho um GPS particular que eu deixo ele programado porque se tem uma viagem ou uma rua desconhecida que mesmo quando tu tá no táxi, eu não tô há muitos anos (...) daí o GPS ajuda, é teu amigo, teu quebra-galho” (T1).

O diálogo com o passageiro sobre locais que desconhecem é visto como uma forma de solucionar tal problema: “acho que a solução é o diálogo né... Se tu não souber apela pro GPS, mas é difícil...” (A3). Fala corroborada por A20, quando diz: “se tu não sabe a rua, só sabe o bairro tu vai perguntando”, demonstrando que o diálogo pode ser uma ferramenta útil, quando desconhecem o caminho a percorrer.

Em um contexto de trabalho no qual é demandado ao trabalhador que se adapte às necessidades produtivas e financeiras (GAULEJAC, 2007), buscar informações sobre a circulação pela cidade é considerado pelos entrevistados de grande importância. Ouvir rádio nos horários em que são transmitidas informações sobre o trânsito, acessar aplicativos que mostram como está o trânsito em tempo real também são práticas utilizadas. “Ou tu escuta na rádio, no rádio normal na Gaúcha... às vezes a Gaúcha fala do trânsito, aí tu acaba escutando se cai uma árvore em tal lugar ou deu acidente ou tá alagado em certa rua” (T11). O T4 conta que ouvir rádio é usual para obter informações sobre a circulação pela cidade naquele dia.

Eu costume... de manhã eu saio escutando a Gaúcha de casa, que a Gaúcha te da notícias do trânsito o que aconteceu de noite e tudo e vai te falando como que tá. E depois a Cidade, a Cidade de tempo em tempo vai te falando do trânsito ‘ah em tal lugar tá congestionado’.

Ao terem conhecimento do trânsito em tempo real, os profissionais indagam ao passageiro qual trajeto deseja fazer. Caso, no roteiro indicado, haja possibilidade de

alagamentos, engarrafamentos ou vias trancadas, eles tentam negociar outro caminho. “Dia de chuva é terrível. E nos dias normais tem aquela tranqueira habitual, nas ruas tradicionais. Tipo na independência já é fatal, dependendo o horário já tá parado. Às vezes até oferece um caminho alternativo pro passageiro mas sabe ele diz ‘vou ficar trancado mesmo’”. (T3). Ficar trancado em congestionamento é sinônimo de perda de tempo, consideração característica de uma sociedade na qual a palavra de ordem passa a ser o movimento, em um contexto em que a imobilidade não se mostra como opção (BAUMAN, 1999).

A experiência e o contato com os colegas de trabalho ampliam o conhecimento. Os taxistas possuem um mapeamento mental, feito por eles e compartilhado entre colegas, dos locais que, dependendo da ocasião e da situação, devem ser evitados.

Nós já temos pontos críticos, já é claro, o que acontece, dia de chuva a Farrapos alaga, a Sertório no início com a final da Protásio alaga, rodoviária tem muita dificuldade para entrar. Daí o que acontece, a gente já fez um mapeamento, aqueles pontos... tem algumas quadras do Menino Deus, da Getúlio Vargas e algumas travessas que alagam também, então o que a gente faz... que é o certo, o cliente faz a chamada né, daí tu diz ‘olha vai demorar tanto tempo para chegar na tua rua’ (...) é uma ginástica, tem que driblar né, pra ti ganhar tempo para não baixar tua produtividade do serviço e ao mesmo tempo tu agrada o cliente (T1).

Observa-se que os taxistas fazem a construção mental dos mapas da cidade. Isto evidencia que seu trabalho demanda mobilização de si e de sua inteligência (GRISCI, 2008; GORZ, 2005), visando construir estratégias de locomoção pelas vias públicas. O conhecimento das ruas onde mais acontecem imprevistos é exposto na fala do A7:

É que nem a gente falou, a gente já sabe. Aí tem que fazer uma rota alternativa, tem que avisar e fazer uma rota alternativa. A gente sabe, Farrapos, Sertório, Voluntários, a gente sabe as ruas que mais ou menos sempre alaga e aí vai da pessoa querer ou não. Chuva vai ser só mais um fato adverso. Vai ter dia de tranqueira, agora no verão, sexta todo mundo quer ir pra praia. Aí tu vai pegar uma corrida pra rodoviária, vai tá tudo trancado, então problema sempre vai ter né (A7).

Apesar de haver várias fontes de informação, de acordo com os entrevistados, as informações passadas pelos colegas em relação a ruas congestionadas, trancadas ou alagadas são primordiais para evitar situações ruins no trânsito, demonstrando que, para o desenvolvimento do trabalho de taxista, é requerida a capacidade de cooperação (GRISCI et al, 2006) como fator de produtividade. Eles dizem que “essas informações correm. Às vezes um colega passa por outro ‘olha tá alagado tal bairro, na rua tal’ e aí a gente evita porque já tá sabendo né” (T14). O conhecimento da cidade e as experiências trocadas com colegas também são citados como eficazes para lidar melhor com o trânsito.

E às vezes acontece digamos, tá na rodoviária conversando com os colegas ‘ah aconteceu um acidente na entrada do túnel e tá tudo trancado de lá pra cá, aí se ia pegar algo por lá nem vai... ah perto do Beira Rio’ às vezes o pessoal conversando entre si assim. E daí às vezes tu fala ali no ponto ou perto dos largadores e os largadores sabendo já vem e dizem ‘tal lugar tá trancado’ eles vem e falam (T4).

O compartilhamento de informações sobre a ocorrência de imprevistos, em relação à circulação pela cidade, é visto como uma ação a favor de uma circulação mais eficaz. Algumas vezes, antes de começar uma corrida, o taxista pede informações aos colegas e, dependendo do que eles falam, é preciso mudar a rota para chegar ao destino final. Em alguns casos, quando o taxista não sabe por qual outra rota optar, os colegas que têm mais experiência passam-lhe as ‘coordenadas’. “Ele chega e diz ‘oh cara nem tenta ir na rodoviária que tá trancado, tá trancadíssimo a rodoviária não vai por lá’ aí tu pergunta ‘como vou?’ E a pessoa fala ‘vai pela Garibaldi, pega a esquina porque se tu entrar lá dentro para sair vai ser complicado’” (T1).

Conforme as manifestações expostas nessa seção, agir em favor da melhor circulação pela cidade assume características de intelectualidade e a otimização da informação desempenha importante papel nesse contexto. Envolvidos com a rotina do trânsito e da circulação pela cidade, os taxistas desenvolvem formas peculiares de agir para favorecer a circulação, como mapeamento mental da dinâmica da cidade e compartilhamento de informações entre os pares.

4.3.1.5 Segurança

A interação com múltiplas pessoas, em um mesmo dia de trabalho, em um cenário de violência urbana crescente (FREITAS; DANTAS, 2014), acarreta medo ao taxista. As manifestações dos entrevistados evidenciaram que eles agem em busca da própria segurança, através de ações desenvolvidas individual e coletivamente.

Segundo Smith (2005) e conforme já abordado nesse trabalho, o contato com muitas pessoas, o porte de dinheiro, trabalhar sozinho e em áreas de alta criminalidade são agravantes do risco vivido pelos taxistas. A2 diz: “a tua segurança vai ser se precaver, né”. Fazer a própria segurança é palavra de ordem no contexto de trabalho do taxista, como se verifica na seguinte fala: “Eu acho que na prática novamente falando, infelizmente tu vai fazer tua segurança. Principalmente quando tu não tá no ponto, dependendo do ponto que cada um trabalha...” (A6). Insistir que ‘na prática é diferente’ demonstra a mobilização de si requerida no desenvolvimento desse trabalho.

Conforme os entrevistados, cada corrida é uma ‘loteria’ (T2), por não saberem o que acontecerá nem qual o real objetivo do passageiro que entrou no táxi. Eles contam que qualquer

sinal ameaçador é motivo para agir. Antes de aceitarem uma corrida, eles procuram analisar o passageiro, sua conduta e o destino solicitado. É preciso, na sua visão, ter um “sexto sentido aguçado” (S) e “ouvir o anjinho no teu ouvido” (T7). Quando sentem que não devem fazer determinada corrida, é de praxe recusá-la.

É o anjinho que vem no ouvido da gente e fala. Já me aconteceu de pegar corrida e estar indo muito bem assim no destino do cara e quando tá indo bate aquela coisa assim sabe e tu entrar dentro de um posto de gasolina e dizer ‘oh a corrida terminou aqui’ e ele ‘ah, mas que que vou...’ ‘terminou, não vou continuar, lá aonde tu quer eu não vou, vou te deixar aqui’(T3).

Aguçar os sentidos é considerado pelos entrevistados como uma forma de fazer a própria segurança. Fato que também se apresenta na fala do diretor administrativo do sindicato de taxistas.

“São tudo coisas que tem que analisar antes, questão de segundos tu faz uma análise e quando tu pega ele aí tu tem que conversando, tentar puxar uma conversa razoável, se adaptando a situação dele que com isso às vezes, conforme ele te responde é a fórmula, a palavra chave que tu tem pra tomar uma atitude” (S).

Como meio para se protegerem, os taxistas abortam corridas, ao se sentirem ameaçados de assalto ou frente à possibilidade de sofrerem algum dano, conforme exemplifica o T14:

Ai eu pedi ‘qual a rua que tu vai lá?’ mas ele não me disse, aí fui indo mas meio desconfiando aí um pouco antes de uma garagem de ônibus da Sopal têm uns guardas, aí estacionei na frente e disse ‘tua corrida acabou aqui, não vou te levar aonde tu quer ir’ aí ele me pagou mas desceu bastante brabo. Saiu bastante invocado, porque se ele é uma outra pessoa ele podia dizer ‘o que tu tá pensando de mim? Chama a polícia’ entendeu? ‘Chama a polícia se tá desconfiado de mim’. Mas como ele pagou e saiu... então é esse tipo de lance que tem que ficar bem antenado.

Analisar o passageiro, decidir se vai fazer a corrida ou não, escolher os pontos mais frequentados para trabalhar também são comuns. “Eu procuro analisar as pessoas, tu entrou no meu carro e eu suspeitei de ti eu não arranco o táxi ‘não vou ir’ e não levo. Dá uma sensação ruim ‘não vou ir’ aí já abro a porta e digo ‘desce que não vou te levar’” (T15). Alguns profissionais preferem circular sozinhos pela cidade a terem passageiros que consideram suspeitos.

Eu nunca fui assaltado porque eu me cuido muito, sempre me cuidei. Eu já deixei de pegar casal na rua, já deixei de pegar guria na rua. Ah eu não gostei... se tu me atacar e eu olhar pra tua cara e pensar ‘não vou levar’ não vou levar mesmo. Eu sempre digo, meu sexto sentido é leal comigo, nunca, nunca me deixou mal (T7).

Segundo Bauman (2007a), na atual luta urbana pela sobrevivência, separar e manter distância são estratégias comuns, colocando em movimento a dinâmica da cidade líquido-moderna. A6 expõe o exemplo de um taxista conhecido:

Só pra completar a situação do meu colega lá da y, trabalha em um táxi do pai dele e moram em Viamão. E o ponto dele é na Osvaldo Aranha perto do Pronto Socorro. Chegou 21h, ele diz ‘vou embora’ ele não pega ninguém. Porque pega Ipiranga, Antônio de Carvalho, daí sai na Bento Gonçalves lá e pega alguém e fala ‘me leva no Pinheiro’ e ele tá com 300, 400 pila no bolso, aí não pega né. Na prática isso é

segurança que ele tá fazendo pra ele mesmo, que a segurança na cidade quem vai fazer no nosso serviço somos nós.

Quando se sentem ameaçados, os motoristas procuram conversar com o passageiro e perceber se a ameaça pode se tornar real. Além disso, observar os usuários, antes mesmo de aceitar a corrida, é de praxe, pois “se tu achar que tu não deve pegar, tu não vai pegar cara, porque se tu pegar 90% que é furada” (A10). Tal fala traz novamente à tona a importância dada à intuição, o que também é corroborado na fala de T5:

É complicado, intuição, percepção, tu tem que olhar muito, tu tem que analisar muito. Na verdade, na verdade o táxi é um serviço assim ó, tu tem que analisar as pessoas. É muito rápido tu tá passando na rua e a pessoa levanta mão e tu tá sem passageiro, então é fração de segundos que tu tem que analisar a pessoa. Se a pessoa te para nessa esquina tu nunca para nessa esquina, para na outra, tu nunca sabe se ela te para aqui pode sair alguém atrás daquele poste, então tu tem que parar lá na frente pra cuidar aí a pessoa vem e tu vai embora. Tu nunca para e desliga o carro, tem que tá sempre com o motor ligado já engatado entendeu, nunca anda com a porta destrancada, sempre com a porta trancada, estando com o passageiro ou não estando. Entendeu? (T5).

A desconfiança em relação a outros indivíduos se justifica pelos modos atuais de viver (BAUMAN, 2007b) e pelas peculiaridades do trabalho de taxista. A vigilância disseminada (MANSANO, 2009a) é avistada no cotidiano dessa atividade, na qual os dispositivos de controle se multiplicam e atuam em rede, monitorando a movimentação e o deslocamento do indivíduo, passando a fazer parte de sua vida.

Normalmente, a suspensão das corridas abortadas por motivo de segurança acontece em postos de gasolina, em pontos de táxi, em frente a alguma delegacia ou em lugares movimentados. Estar constantemente alerta e atento a tudo que acontece, dentro e fora do táxi, exige articulação do motorista para saber como agir. Percebe-se que ter conhecimento de pontos estratégicos, na circulação pela cidade, também é um auxílio para agir, visando à própria segurança.

Tentar interromper a corrida de forma segura é o objetivo dos taxistas sempre que se sentem em situações perigosas. De qualquer modo, procuram não demonstrar para o passageiro que estão com medo. Sempre que se percebem ameaçados tentam se aproximar do passageiro, visando criar empatia e evitar situações desagradáveis. Aproximar-se do passageiro é uma forma de defesa muito utilizada pelos taxistas. Falar do trabalho, demonstrar que enfrentam dificuldade, comentar sobre os filhos, mostrar-se amigável constituem métodos para evitar que um assalto se concretize.

Nesse meio tempo eu tava falando com ele ‘bah agora vou correndo pra casa, eu tenho um guri com 12 anos, pequeno, tá precisando de mim lá, amanhã ele tem aula, tem prova e eu tô estudando com ele... tu vê né, não é fácil, a gente com criança pequena em casa’. E eu pensando em pegar no coração dele, sentimento sabe... (T6)

A fala de T2 também corrobora essa atitude:

Tem que ir na amizade, na boa. Eu não sou de falar gíria mas quando eu senti que a coisa tá ruim eu parto até para ‘te conheço de algum lugar’ tem que ter jogo de cintura. Nunca te afunda, procurar te levantar e até entrar na onda, se possível entrar literalmente na dele (T2).

Os taxistas utilizam o diálogo para se aproximar do passageiro, questionar e investigar, a fim de descobrir seu objetivo, ao solicitar aquela corrida. Conforme a conversa se desenvolve, procuram demonstrar que conhecem muitas pessoas no local onde vão deixar o passageiro, mesmo não sendo verdade, pois acreditam que isso também pode inibir a ação de um assaltante. “É que quando tu vai de noite pra algum bairro, pra alguma vila se tu não é de lá pelo menos tu tem que conhecer alguém que é. Se tu vai lugar assim e daí tu fala “ah tu mora aqui perto de fulano”, às vezes tu nem conhece...” (T4).

Outras possíveis formas de proteção foram expostas: ter cuidado redobrado em semáforos, principalmente à noite e em locais considerados perigosos, pois “parar no sinal vermelho de madrugada não dá...” (A2); evitar colocar, no carro, objetos que chamem atenção e despertem o interesse de assaltantes; dispor GPS, celular, dinheiro e equipamentos da radiotáxi em locais discretos, para que os assaltantes não os enxerguem de imediato. “Tenho GPS que ganhei mas não coloco, porque tudo que tu colocar para chamar a atenção está motivando a pessoa mal intencionada. Porque quando algo de ruim acontece é a primeira coisa: celular, dinheiro, GPS. Se tiver rádio eles arrancam, tudo é motivo hoje, infelizmente...” (T2).

Pelo conhecimento que têm em relação ao objetivo dos assaltos a taxistas, os entrevistados procuram se prevenir, escondendo parte do dinheiro pelo carro evitando fomentar a atitude de algum assaltante. “Não fico com a fêria do motorista junto comigo, escondo no porta mala, pra evitar de cobrar alguém e puxa aquele monte de dinheiro sabe, ando mais com o troco junto comigo” (T3). Sendo a obrigação de lidar com dinheiro associada ao maior risco de violência (CHAPPELL, 1998), a atitude tomada por eles corrobora o estudo de Mayhew (2000), o qual diz que uma das formas de diminuir o risco, durante a jornada de trabalho, é evitar circular com muito dinheiro, efetuando depósitos durante o turno de atividade.

Optar por corridas que têm origem em radiotáxi, em ponto de táxi ou em aplicativos é um recurso de muitos taxistas para se sentirem mais seguros. Nos pontos de táxi, sempre há colegas, quando eles ‘pegam’ uma corrida e, se algo acontece, os companheiros têm conhecimento de para onde o taxista foi e do indivíduo que ele estava transportando. As corridas obtidas através de radiotáxi e de aplicativos são consideradas mais seguras pelo fato de o passageiro, ao solicitar a corrida, informar alguns dados para cadastro. “Tenho por exemplo, todas as corridas que eu fiz pelo *easytaxi*, desde janeiro, eu tenho nome, telefone e endereço da

pessoa aqui e eles também tem o meu. Placa, prefixo, nome, motorista, telefone e marca do carro” (T7). Os taxistas valem-se de novos aplicativos para obterem mais segurança.

Os entrevistados dizem que, visando se proteger, pedir ajuda para os colegas quando estão em situação de perigo é comum entre eles. Conversar com colegas para ter conhecimento de locais ou passageiros suspeitos os faz se sentirem mais seguros. Através das manifestações dos entrevistados, verificou-se que há até um código, usado por eles, para informar que precisam de socorro. ‘Dar uma ...’ – expressão seguida do local onde estão com o passageiro – é o código adotado. Os primeiros colegas que recebem o aviso comunicam aos que estão próximos para fazerem a abordagem e ajudarem o companheiro.

Tem códigos que o pessoal da rádio usa, no caso tu tá meio enrascado, vê que a corrida é meio suspeita daí tu pede, chama de ..., pede uma ... na rádio. ‘Tô precisando de uma ... em tal lugar’, daí dá a referência ali e daí o operador que tá lá em cima se encarrega ‘oh pessoal quem é que tá perto e tá a fim de chegar dar uma ... pro coleguinha?’ É auxiliar o colega, ir lá ver quem é o passageiro sabe. Aí normalmente chega dois ou três táxis e abordam, te fecham, param... (T3).

Os taxistas que não têm radiotáxi se comunicam com os colegas pelo celular. Alguns utilizam aplicativos que informam, em tempo real, sua localização. Percebe-se que esses trabalhadores cercam-se de tecnologias e objetos que se transformam em aliados na busca por segurança.

A gente baixou um aplicativo, que é o *Life 360*, não sei se tu já ouviu falar. Ele te mostra aonde tu tá. Por exemplo, tu faz um grupo, tu bota quantas pessoas tu quiser desse grupo, no caso a gente usa o pessoal do grupo do ‘*whats*’ fez no ‘*life*’. Aí tu abre ele e ele mostra um mapa e mostra cada um aonde estão em tempo real. É tipo via satélite, o GPS te mostra aonde cada um tá (...) ele tem um botão ali que tu clica que é tipo uma mensagem de alerta, eu entro nele e clico ali e vai tocar no celular de todo mundo, aí o cara vai ver aonde tu tá e, bom se tu apertou no botão de alerta é porque alguma coisa aconteceu (T11).

A comunicação entre os profissionais em busca da mútua proteção é vista como eficaz, pois mesmo aqueles que não têm radiotáxi ficam sabendo das situações de perigo pelas quais outros colegas passaram.

É o boca a boca e daí cai na rádio, cai na rádio porque eu não trabalho com rádio mas tem colegas do nosso mesmo grupo que trabalham então cai na rádio daí o colega que tem rádio passa pro grupo ‘o pessoal, assim, assim, assim, foi assaltado e foi largado em tal lugar’ (T9).

As informações trocadas entre os taxistas e o medo da violência compartilhado resultam em um sentimento de maior segurança. Além disso, ações individuais, como aguçar os sentidos, se manter em constante vigilância, tomar atitudes que visem à maior proteção também são fontes de amparo. Esses trabalhadores desenvolvem diversas ações para realizarem seu trabalho de maneira mais tranquila, pois: “quem é que tá fazendo a tua segurança? É a Brigada? O permissionário? Não... é tu, que tá ali com a cara a tapa, que vai fazer a tua segurança. Essa é a

vida real” (A6). Essa fala atesta todas as manifestações expostas nessa seção e que levam a afirmar que os taxistas agem em prol da própria segurança.

4.3.2 Negação

Toma-se negação como estratégia de inventar a vida de taxista. Negação compreendida no sentido de posicionar-se contrário a; de agir para impedir algo; de dizer não a alguma coisa. No caso, posicionar-se contrário à generalização do estereótipo da profissão evitando fazer como os demais em relação à malandragem; agir para impedir algo no que se refere ao medo por meio de uma rotina protetora; e agir para impedir algo no que se refere a críticas por continuarem na profissão de taxista, por meio de um discurso de passagem.

4.3.2.1 Generalização do estereótipo

Generalizar algo em qualquer situação é fonte de descontentamento para aqueles que não se consideram iguais aos demais nos modos de trabalhar. Quando a generalização é pejorativa, sentem-se injustiçados e procuram meios para provar que não são como muitos dizem ou pensam. A generalização sobre o que é ‘ser taxista’ incomoda e gera desconforto para alguns, levando-os a se posicionarem contrários a tal generalização e evitando agir como outros em relação à malandragem e aos maus exemplos.

Sobre a visão de terceiros em relação ao trabalho de taxista, os entrevistados mostraram incômodo por não serem reconhecidos como profissionais. Em diversos momentos das conversas, expuseram que a profissão de taxista é vista com preconceito e que, por conta da generalização, eles sofrem injustiças. “Se fala muita coisa sem pensar, sem saber como é realmente aquilo (...) eu penso ‘será que eles sabem mesmo o que tão falando?’” (T13).

Enfatizar que muitos falam sem ter conhecimento foi recorrente em suas falas, como mostra o depoimento do T9: “a mídia fala muito com muito pouco conhecimento. Eu ouço muito a gaúcha então a hora que eu saio, eu saio de casa saio ouvindo a Gaúcha pra saber sobre o trânsito, o que tá acontecendo e eu ouço muita bobagem”. A falta de conhecimento em relação

à profissão, conforme os entrevistados, leva muitas pessoas a terem preconceito contra ela, ou seja, a lhe atribuírem um significado que não a define.

Bah a mídia eu acho que eles são mais preconceituosos que os meus amigos. Até porque se fala muita coisa sem pensar, sem saber como é realmente aquilo, aí é aonde eu vejo que as coisas que eu não sei que eles tão falando pra mim, eu penso 'será que eles sabem mesmo o que tão falando?' porque às vezes eu acho que não sabem, porque as vezes 'ah o taxista faz isso' (...) Programas de rádio que eu escuto muito rádio, então o locutor que tá ali passa por uma situação com taxista, aí ele vai lá e expõe aquilo aí começa que o taxista é isso, o taxista é aquilo. Já tem uma fama né... então, sabe, ninguém defende, eu acho isso uma das partes da minha profissão que é muito ruim é isso, porque ele é muito exposto, eu vejo quando as pessoas me xingam no trânsito (T13).

Sofrer discriminação, como os próprios taxistas dizem, é corriqueiro em seu trabalho. Como seu ambiente de trabalho é considerado estressante e eles convivem com diversas pessoas no mesmo dia, a vulnerabilidade a essas situações evidencia a necessidade de saber conviver. Para os entrevistados, a discriminação e o preconceito estão relacionados com o estereótipo através do qual algumas pessoas ainda veem o taxista.

É que todo mundo que enxerga de fora enxerga como um estereótipo, como aquela pessoa que é gandaieiro, que tá querendo fazer festa, que não trabalha... isso tem muito no táxi, do achar que o taxista tem... é um tipo de pessoa específico (T12).

O preconceito em relação à profissão parece ser muito discutido entre os taxistas, demonstrando que isto os incomoda. "Eu vejo que passa na cabeça do povo e penso 'taxista pra vocês é isso?' O pessoal não tem muito o caso do profissional que tá ali atendendo passageiro, levando aonde eles querem. Pra muitos nem é profissão..." (T13). Frases do tipo "tu vai morrer nessa profissão" e "ah esses profissionais do trânsito..." são muito ouvidas por eles.

Ai eu botei e atrapei o carro dele e ele desceu e disse 'tu vai morrer nessa profissão' aí eu fiquei olhando. Aí sabe aquilo ficou meio que... aí eu desci eu botei no carro, as crianças subiram todas e a minha mulher 'não dá bola' aí eu disse para as crianças 'não dá bola pra aquele tio que ele não tá meio certo' aí as crianças entraram no carro. Aí a gente saiu e aquilo ficou na minha cabeça sabe, porque fica... Eu escuto, já escutei isso na rua também (T13).

Tais situações geram desconforto a esses trabalhadores, principalmente quando acontecem perto de pessoas que lhes são próximas. O preconceito é algo familiar para T3:

A gente ouve coisinhas dos outros na rua direto sabe. 'Ah esses profissionais do trânsito' sofre até preconceito, porque o pessoal acha que como a gente trabalha no táxi a gente tem que ser perfeito no trânsito sabe 'porque tu é um profissional do trânsito, tem que dirigir de tal jeito' (...) E, mas a gente ouve coisinhas 'os profissionais do trânsito' (T3).

Por meio dos relatos dos taxistas, percebe-se que muitas pessoas veem de forma pejorativa o trabalho no táxi.

O cara da uma cortada eles gritam 'tu vai morrer nessa profissão' como se fosse, se tivesse carregando um lixo, alguma coisa, mesmo assim lixeiro é uma profissão. E muitas vezes eu sei que eu ganho muito mais que essa gente, meu salário, eu sei que às vezes até minha vida profissional tanto família é melhor que a deles, eu também me divirto, também saio... mas é essa discriminação com o taxista (T13).

O preconceito com a profissão de taxista é encontrado até com pessoas próximas aos profissionais, os quais contam que muitos amigos ‘dão risada’, quando eles falam que estão trabalhando como taxista: “eles dão muita risada, eles acham muito engraçado” (T12). O fato de os amigos acharem engraçado está associado ao estereótipo da profissão e à falta de conhecimento da mesma.

Alguns amigos eles tem muita, como que vou te dizer... um preconceito com a minha profissão ainda é muito. Eu vejo que é muito nessas pessoas ‘bah tu tá no táxi... bah tu tá aproveitando a vida’ ou então aquele negócio ‘bah mas tu tá indo pra todas aquelas bocas de fumo’ coisas que vem lá de trás, que o pessoal fazia e acontecia (T13).

A visão estereotipada da profissão de taxista remete a Damatta (1997), quando ele explica que a rua é considerada local de luta e malandragem. Ao referirem o estereótipo que predomina na sociedade em relação ao taxista, muitos contam, em forma de confissão, que, antes de começarem a trabalhar no táxi, também tinham essa visão. No entanto, com o desenvolvimento do trabalho, eles mudaram sua concepção. O T12 foi enfático em relação a isso:

Quando comecei a namorar a minha esposa há muitos anos atrás fiquei sabendo que meu sogro era taxista, olhei exatamente com os mesmo olhos tu olha ‘bah o cara é taxista, esse aí tem uma vida louca’ não é assim. Depois que tu começa a conviver com a pessoa tu vê que a pessoa tem uma vida como qualquer outra. Lógico tem as nuances, cada grupo de trabalho, cada área de trabalho tem suas características mas é normal, é normal. Só que como te falei, as outras pessoas enxergam talvez um pouco ainda deturpado, com uma visão deturpada, mas no momento que tu começa a conviver tu perde isso, perde essa mística.

Ao mesmo tempo em que falam de forma contrariada sobre o preconceito contra sua profissão, relatam, em tom de denúncia, alguns fatos que acontecem no trabalho de taxista. Eles consideram que certas notícias transmitidas pelos meios de comunicação e certos comentários da população decorrem da atitude de alguns profissionais e “se todos fizessem o certo, essa profissão estaria muito mais qualificada” (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.5). Taxistas que reclamam para fazer uma corrida curta, que não descem do táxi para ajudar o passageiro com a bagagem, que não mantêm o táxi higienizado, que cobram a mais do que o devido por uma corrida e tratam o passageiro sem educação são vistos como pilares de distorção da imagem profissional junto à população.

O taxista ele infelizmente ele não tem uma boa fama né. Tem muito taxista que rouba o cliente, tu deixa cair o celular a primeira coisa que eles fazem é tirar o chip, não devolvem. Tem taxista que dá voltas e mais voltas achando que o cliente não conhece o caminho, sempre tem infelizmente. Tem taxista que xinga o passageiro, quando a corrida é curta. Tem taxista adoidado, que não consegue lidar por exemplo o táxi é um serviço extremamente estressante (T15).

Outra explicação dada para o pensamento estereotipado de terceiros é que ele está relacionado com a conduta predominante na profissão anos atrás. Alegar que existe e/ou existiram fatos que justificam essa visão de terceiros, mas que hoje não pertence mais à

profissão é enfatizado pelos taxistas. Fazer denúncias de erros e admiti-los, mas frisar que não participam disso mostrou-se comum na fala dos entrevistados. O diálogo a seguir reflete esse pensamento.

A6: eu trabalhei 11 anos em posto de gasolina, antes de ser motorista, aí ia aquele povo abastecendo, era uma turma danada de desgraçada.

A3: mas meu pai assistindo o curso ele disse 'nada é 100% certo'... meu pai era não adianta, a malandragem e tudo... até ele falou 'permissionário como que funciona as coisas?' o pai me disse 'vou te ensinar a trabalhar'. Bah muitas vezes quando eu era menor, eu dirijo desde os 13 carro e moto, ele sempre incentivou. Aí ele fazia coisa errada e dizia 'isso aqui o pai faz porque o pai é taxista, taxista pode'.

A6: na época que eu trabalhava com posto de gasolina e lidava com essa turma ali tu abastecia e ele dizia 'vou ali no carro e já volto te pagar' e se tu se bobeava os caras não te pagavam, os caras eram sacanas. Se tu desce pegar uma água mineral e não quisessem te pagar, não te pagavam. E tu vai vendo outras coisas, teve outras malandragens que eu digo, quando um taxista me agride os caras são uns filhos da puta, com o perdão da palavra. E esses dias que eu falei com esse permissionário aqui, conversamos na casa dele, ele me levou no hospital que meu pai tá baixado. Aí chegando lá eu disse 'vou te ser sincero 'A' mas tu não parece que é taxista, porque tua raça é desgraçada, tu sabe né?' e ele disse 'eu sei cara'. O cara que me tratou com muita educação. Acho que a visão deles tá mudando.

Esclarecer, o tempo todo, que são diferentes de alguns colegas de profissão, admitir que existem problemas com alguns colegas e, ao mesmo tempo, mostrar que não são iguais a eles foram expressões recorrentes nos depoimentos dos entrevistados. As falas dos T5 e T1 evidenciam o que eles pensam sobre o reconhecimento da profissão pela sociedade.

Tem pessoas que reconhecem, tem pessoas que não reconhecem. O problema é que o próprio pessoal que trabalha no táxi eles mesmo não se dão valor. Eu vejo muito colega ali fumando maconha, cheirando cocaína de noite (T5).

De certa forma ela não é reconhecida pelos bons profissionais né e ao mesmo tempo eu não culpo, o que eu te disse. Tem aquela meia dúzia que estraga a categoria (T1).

Segundo eles, os meios de comunicação e as pessoas em geral têm uma visão distorcida da profissão de taxista, julgando todos os profissionais pelo erro de alguns. A exposição sempre negativa e a falta de enaltecimento, nos meios de comunicação, dos fatos positivos incomodam esses trabalhadores, os quais reconhecem que há colegas com más condutas, mas se sentem lesados ao verem apenas notícias negativas vinculadas a seu trabalho.

Eu acho que eles são muito injustos. Tipo, tu para pra ouvir rádio são poucos que dão elogios pra taxistas sabe. Taxista tem o filme meio queimado perante a sociedade e tal, eu acho que às vezes eles fazem certas críticas que eles não tem nem conhecimento do que eles tão falando sabe. Às vezes tem muitas coisas que não dá pra tirar a razão, não vou dizer que não. Mas também não tem como generalizar em nenhuma profissão, tipo, como tem advogado sem vergonha, tem advogado honesto sabe. E taxista tem muito sem vergonha, mas tem muita gente que Deus o livre... (T4).

Percebe-se que a generalização em relação às coisas ruins da profissão incomoda muito esses trabalhadores e os faz se posicionarem contra ela, afirmando que querem "mudar o estereótipo da profissão" (RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE, 2014, p.3). A

comparação com outras profissões foi constantemente apresentada, a fim de demonstrar que não é apenas entre os taxistas que acontecem fatos negativos.

Eu acho às vezes coisas injustas. Porque eu acho que tu generalizar... não são todos. Eu acho que tu não pode, toda a profissão, não pode. Existe bons advogados e maus, bons médicos e maus médicos. Se tu quer elencar, toda existe. Todo ser humano erra, então eu acho que tem coisas que claro eu não vou concordar com taxista que pega uma moça que vem um evento e leva para outro lugar, jamais vou concordar, esse tinha que nunca mais dirigir um táxi... (T2).

Ao contarem as histórias de taxistas mal educados e que não valorizam a profissão, os entrevistados faziam questão de frisar que não pertenciam àquele time. O não pertencimento a contextos negativos e a discordância sobre a visão de terceiros a respeito da profissão constituem-se elementos indispensáveis para manterem viva a importância de sua atitude. “É complicado porque como, assim ó, tu tá na caixa da laranja né, tu tá junto né, é uma das laranjas ali né, daí quem for pegar teu carro não vai saber se aquela é doce ou amarga, se tá podre ou não tá” (T1).

É relevante para os taxistas frisar que problemas existem, mas provocados por uma minoria dentro da profissão. Falam que se sentem lesados sempre que há alguma notícia que possa denegrir a imagem do taxista, pois, apesar de não terem as mesmas atitudes, estão na mesma ‘caixa de laranjas’. “Se acontecer uma situação que nem aconteceu semana passada, não, mês passado, um taxista ir preso bêbado, a mídia caiu de pau em cima. E aí o que acontece? A categoria toda sofre. A gente se sente lesado na realidade né...” (T10). Segundo eles, há exagerada exposição dos problemas da profissão.

Olha a mídia, a mídia ela é muito pontual assim mais nas partes ruins sabe (...) Não enaltece tanto o serviço, ou o bom atendimento e isso é comum na vida né, a gente chama mais atenção aquilo que tá né, aquilo que é mais incomum, porque o comum não. Então eu acredito que o serviço deve ser bom, 80 ou 90% mas os 10% é a mancha e é o que é mais valorizado e é o que mais repercute na mídia (T8).

Os entrevistados demonstram preocupação em enfatizar que, embora tais situações aconteçam, eles não fazem parte delas. Muitos falaram sobre acontecimentos negativos que envolvem o trabalho de taxista, mas explicitaram que não participam disto. “Eu tenho todo esse astral, eu faço a minha oração, eu creio que tô no local certo, comecei de noite já vi muita palhaçada, muita porcaria, não me envolvo com mulher, não bebo, não uso drogas...” (T15). O T1 também enfatiza que não compartilha daquilo que denigre a imagem do taxista na sociedade:

Eu sou profissional do táxi, porque taxista tem aos montes. O taxista é esse que da volta com turista né, que furta o cliente, mente que uma rua tá com uma obra para dar uma volta lá em cima pra ter um lucro de três ou quatro reais a mais na corrida daí chega os turistas e eles acabam sendo roubados, porque só falta tá a mão armada porque eles não dão o troco, dizem que tá certa a corrida e muitos não entendem o português, não tem conhecimentos e vai por isso mesmo. Esses são taxistas. Profissional do táxi eu considero a transparência do cliente com o usuário do táxi. Eu daí peguei e disse ó o profissional do táxi, tem que diferenciar do taxista.

Observou-se que os taxistas se veem obrigados a provar que apenas uma parcela comete erros e que eles não pertencem a este time, como forma de defender a profissão frente ao estereótipo. Fica clara a necessidade que eles têm de enfatizar que agem para impedir a generalização em relação à malandragem:

Eu sou daqueles que espera o passageiro, não faço cara feia quando a corrida é pequena. Não faço cara feia quando tá chovendo ou quando não tá chovendo ou sol, se tem que pegar uma mala de alguém, no supermercado ajudar com carrinho, as pessoas nem pedem mas eu vou até o prédio, isso eu faço de verdade mesmo. Já tá dentro de mim essa forma cordial né, eu trabalho pro público e a gente tem que fazer, é um serviço, tem que prestar bem, então eu curto isso né (T8).

A fala do T7 também corrobora o fato de evitar fazer como outros:

Ah tem pessoas que entram “ah eu vou ali bem pertinho” eu digo brincando “a senhora vai me pagar? Aí que alegria, foi pra isso que eu sai pra rua, pra fazer a corrida e pra receber” e as pessoas levam aquilo na brincadeira “aí que bom que o senhor tem bom humor” eu digo se eu não tiver bom humor e tratar mal a senhora vai me pegar no outro dia? Então eu vou perder, eu não quero perder. Eu não dou bola se a corrida é pequenininha, deixa, vou fazer uma grande daqui a pouco.

Sobre os comportamentos de taxistas que levam à generalização do estereótipo, o T8 diz: “então tu tem que conviver com isso, tem que saber administrar isso, tem que ser amigo de todos e não concordar com todos né, tu tem que ser amigo, parceiro, mas não pode ser conivente com certas situações que tu vê né”. É comum os profissionais presenciarem situações nas quais colegas de trabalho têm atitudes com as quais eles não concordam. Em alguns casos, quando fatos assim acontecem e as opiniões são expostas, surgem divergências e até discussões, porém grande parte dos taxistas apenas ‘observe de longe’.

Grisci, Scalco e Janovik (2007), em estudo com *motoboy*s, trouxe à tona que a imagem negativa dos *motoboy*s, na sociedade, pode estar atrapalhando a construção de vínculos entre eles como categoria. No caso dos taxistas, se posicionar contrário ao comportamento de alguns colegas de trabalho, geradora de sua imagem negativa na sociedade, os leva a se afastarem: “então prefiro, não sei... eu sou diferente, eu prefiro me isolar disso” (T6).

No caso dos taxistas, posicionar-se contrário à generalização do estereótipo os instiga a provarem constantemente que evitam ter atitudes que venham a denegrir a imagem de sua profissão. Através dos relatos dos entrevistados, verifica-se que eles se posicionam contrários à generalização do estereótipo da profissão. Atestar que fazem diferente visa não reforçar a malandragem e os maus exemplos de colegas de trabalho.

4.3.2.2 Rotina protetora

Frente a múltiplas situações e à vivência de diversos tipos de medo no exercício de seu trabalho, verificou-se que os taxistas agem, através de uma rotina denominada como protetora, para lidar com o medo.

Para evitar o sentimento de medo, alguns contam fazerem ‘rituais de proteção’. Correntes no pescoço com imagem de santos dos quais são devotos, imagens de santos colocadas no carro, oração e pedido de proteção todos os dias antes de sair de casa constituem algumas das formas que encontram para enfrentar as adversidades da profissão com sensação de segurança. “Toda vez antes de sair pra trabalhar eu oro, eu oro... Peço pra Deus me dar oportunidade de voltar pra casa, que a gente não sabe né, tu sai pra rua pra trabalhar, pra trabalhar! Mas tu não sabe se tu vai voltar” (T5).

A insegurança, a incerteza em relação ao retorno ao lar levam alguns deles a atribuírem a ‘boa sorte’ aos rituais de proteção desenvolvidos. A crença ao pedir proteção todos os dias antes do trabalho e levar consigo amuletos é exposta como uma maneira de se sentirem mais seguros. “Eu tenho meu escapulário que eu ganhei da minha madrinha, que é do Santo Antônio que fica sempre no carro, eu estando ou não estando no carro eu sempre deixo ele lá” (T5). T10 também expõe que a presença de seu ‘amuleto da sorte’ o faz desenvolver seu trabalho de forma mais tranquila:

Meu São Jorge não consigo ficar sem ele, meu protetor. Se esquecer o serviço não anda, não anda. Já houve casos de eu sair de casa, botar a mão no peito ‘bah tô sem’ e me deslocar de longe pra ir em casa buscar, voltar de novo... é superstição, mas é minha proteção então não adianta. Não consigo, eu me travo e não consigo trabalhar, o serviço parece que não anda (T10).

Passar por alguma situação ruim, durante o trabalho, pode também resultar em sentimento de segurança. T2 relata uma tentativa de assalto sofrida, contando que, ao sair do táxi, os possíveis assaltantes deixaram cair a imagem de um santo. Desde aquele dia, essa imagem se tornou sua aliada no enfrentamento do medo.

Tenho até hoje um santinho que eles deixaram. Já foi trocado o carro e eu deixo esse santinho ali, nunca me esqueço. Eu travei atrás da fila dos táxis e disse pode descer e os outros já conhecem quando larga assim ninguém pega, “desce porque meu carro pifou” mas eles nem quiseram saber quanto tinha marcado, um escapou e o outro ficou ali acho que ele queria pegar algo de mim mas viu que não ia conseguir. Existe essas situações, aí tu tem que procurar um lugar seguro para ter alguém que te ajude. Tenho santinho dele até hoje que quando ele passou o santo caiu no chão aí eu juntei e enfiei na porta, tá ali até hoje. Digo, se era uma ruim para mim isso me protegeu, está até hoje ali (T2).

Quando questionado se antes de trabalhar fazia algo sempre igual, T15 disse: “Eu tenho a minha questão de minha fé, é uma coisa que eu não consigo sair de casa, subir no táxi sem antes fazer uma oração. Então eu acredito muito que o que acontece comigo não acontece com

a maioria dos outros motoristas, eu nunca fui assaltando em 8 anos”. Nota-se que, através de rituais vinculados à fé e à oração, eles enfrentam melhor o sentimento de medo. “Eu tiro um tempo de oração, que a gente é cristão, me coloco na presença de Deus ‘ó tô nas tuas mãos’, aí eu tiro esse tempo pra oração” (T14).

Antes de começar a trabalhar, é comum que os taxistas se prepararem de algum modo: “gosto de sair de casa com pensamento ‘hoje vou determinado, vou e tenho que ir’ (...) eu me alongo todos os dias de manhã porque a posição que ficamos no táxi, muitas horas sentado, tu fica muito sedentário, questão de articulações, lombar” (T1). A rotina de preparação para o trabalho é compreendida como protetora, o que pode ser percebido em relatos nos quais os taxistas dizem que, ao saírem da rotina, sentem que está faltando algo. “Até riem de mim que eu digo que converso com o carro antes de sair. A minha mulher ri ‘tá doido, tá ficando velho’. Todo dia ‘vamos trabalhar, vamos dar um passeio’. Todos os dias, muitos anos...” (T7).

Apesar de, muitas vezes, os taxistas demonstrarem que sabem como agir em situações de perigo, sua fragilidade se evidencia nas rotinas protetoras que mantêm ao longo dos anos de trabalho. Em um ambiente que não lhes garante segurança, encontrar meios para amenizar a sensação de medo é fundamental.

4.3.2.3 Vida de passagem

Trabalhar em uma profissão que não é reconhecida, que pode ser considerada altamente estressante, na qual os familiares não apoiam a permanência, interfere na rotina dos taxistas. Em meio a tantas críticas à profissão e aos estímulos para sair dela, eles buscam justificativas para nela permanecer. Dessa forma, agem, através de um discurso de passagem, para impedir as críticas por continuarem taxistas, falando que não querem permanecer na profissão, que não são ‘só taxistas’ e que desde que entraram nesta atividade estão tentando sair.

Muitos taxistas contam que entraram na profissão por acaso, geralmente quando estavam desempregados e alguém lhes ofereceu para ‘tirar uma ‘folga’ e analisar se gostariam de exercer essa atividade. Conforme os relatos, após trabalharem alguns dias como folguistas e verem o retorno financeiro que o táxi oferece, eles resolveram continuar, pois, com a experiência e o nível de escolaridade que têm, em poucas profissões obteriam um retorno

financeiro semelhante. “Porque eu fui uma pessoa que estudei pouco, sempre tive que ir à luta, ao contrário do que proporcionamos para as filhas então é aquela coisa, não tinha opção” (T2).

Em um momento em que se encontravam desempregados ou tinham necessidades financeiras, taxistas ou ex-taxistas conhecidos lhes falaram sobre os benefícios financeiros desta profissão. Assim, resolveram ‘experimentar’, sem pretensão de permanecer na atividade. “Depois que eu comecei eu não sei mais, na realidade eu entrei só pra tirar umas folgas e não larguei mais, acabei ficando” (T3). O T1 diz que também começou a trabalhar no táxi sem pretensão de ficar, porém até então continuava na profissão: “Aí um colega que trabalhou comigo na antiga empresa ele chegou e (...) ‘quer trabalhar no táxi?’ (...) e eu disse ‘posso fazer o seguinte, seguro uns seis meses porque eu quero voltar para a minha atividade de técnico de segurança’ e tô há dois anos aí”.

Em geral, os entrevistados assumiram a profissão porque estavam precisando de um trabalho e não por planejarem se tornar taxista. “Eu tava trabalhando em uma distribuidora de embalagem, eu tenho um furgão e eu prestava serviço mas eu tive problema porque estourou motor e eu perdi minha vaga lá, porque tudo era por contrato aí eu fui trabalhar no táxi” (T5). Evidencia-se que os entrevistados não vislumbraram *a priori* trabalhar nessa atividade e, diferente de muitas outras profissões, nas quais os indivíduos sonham em trabalhar, eles demonstraram nunca terem sonhado ser taxistas. A profissão se apresentou como uma solução momentânea, como mostram suas falas (T1; T3; T4; T5; T6; T9; T12) eles começaram sua atividade no táxi por estarem desempregados.

Muitos falam, em tom de confissão, que assumiram o táxi para passar apenas um período, porém ainda permanecem na profissão. Garantir seu sustento e, na maioria dos casos, o da família é o que mais envolve os trabalhadores nessa profissão. “Aí como tinha uma família que dependia de mim na época, comecei a gostar do táxi pelo trabalho e pelo dinheiro dia a dia, mesmo sendo comissionado. Dali começou a sair o sustento da casa, da família, aí fiquei” (T14). Apesar de alegarem que o que os faz continuarem como taxistas é o retorno financeiro, diante de tantas adversidades peculiares à profissão, eles dizem que não querem nela permanecer. “O táxi é como uma cachaça (em relação ao retorno financeiro), quem é viciado é difícil de largar. Eu comecei no táxi, comecei de noite vi muita coisa, vivi várias situações e digo ‘bah isso não é pra mim’. Aí consegui vir pro dia e trânsito pra caramba e pensei, ‘bah não é isso que eu quero’ (T15).

Por meio de relatos dos taxistas, notou-se que não faz parte das expectativas da família ter um membro trabalhando na profissão de taxista, seja pelo esforço empreendido em outra

direção profissional, seja pelo preconceito em relação a este trabalho, seja pelo medo. “Bah minha mãe ‘bah e a tua formação?’ a minha irmã ‘bah mas pega um trabalho que ganha um pouco menos...’ (T1). T12 fala que as críticas da família por continuar taxista são devidas à falta de tempo, reflexo da intensificação do trabalho.

Esse é um dos motivos que faça eu repensar sabe. Pô minha esposa teve a vida inteira um pai taxista. (...) é difícil é difícil. Hoje as discussões estão grandes, grandes, bem grandes. Mas é uma coisa que é meio cíclica assim, ela por um tempo discute, sente falta né, eu também sinto muita falta dela, da minha filha, mas é, hoje é o que se apresenta, é a forma com que se apresenta. (...) é quase um revezamento lá em casa. Eu chego em casa elas já tão praticamente saindo, então o pouco de convívio que a gente tem é de manhã. Eu tô chegando elas tão levantando, aí a gente toma café, convive um pouquinho (T12).

Por trabalharem muitas horas por dia, T1; T3; T8; T9; T10; T11 e T15 contam que, quando estão em casa, normalmente estão cansados e têm apenas vontade de dormir, o que provoca transtornos frente à exigência de atenção por parte dos filhos. Esta é uma situação sofrida: “É muito complicado porque teu tempo é pouco, tu não tem muito o que fazer e tu tá muito cansado mas mesmo assim eu tento aproveitar o máximo, principalmente ele (o filho) ele sente muito a minha falta, muito a minha falta” (T9). Alterar os turnos de trabalho ajuda a diminuir as brigas em casa e a se sentirem mais em contato com os filhos.

Eu troquei o turno pra ficar de dia pra ter mais um contato com ela né. De noite até tinha contato, mas não é aquela coisa, dormir eu não dormia com ela, aí até na verdade, às vezes tu tá de noite, às vezes o pessoal vai fazer ‘ah tá de aniversário e vamos na pizzaria’ aí tu tá trabalhando... (T4).

Os entrevistados relatam que, muitas vezes, negligenciam horas de sono para poder ficar mais tempo com a família, para brincar, conversar e acompanhar os filhos. Nos casos em que os taxistas atuam no turno da noite ou quando trabalham por vinte e quatro horas seguidas, eles se queixam de perder o contato com os familiares, pois, na maioria das vezes, quando estão chegando em casa, a esposa e os filhos já estão saindo para o trabalho e a escola.

Quando eu chego em casa o barraco tá formado. Ela fica braba porque eu acabo ficando mais distante deles né. Mas é o sacrifício que a gente faz, porque acho que na vida tudo tem um sacrifício entendeu. A gente sempre programa em fevereiro normalmente que é quando eu tiro as férias, fazer uma viagem (...) a gente faz coisas boas, mas também eu ralo pra caramba, trabalho muito pra poder dar coisas boas pra eles (T10).

Deixam claro que as famílias não gostam que eles trabalhem nessa profissão e constantemente os incentivam a mudarem. Pedidos para trabalharem em uma profissão segura, na qual tenham a carteira de trabalho assinada, que exija menos horas por dia e seja na área em que trabalhavam antes do táxi demonstram a insatisfação familiar por seu trabalho. A constante exposição ao perigo preocupa tanto as esposas quanto os filhos desses trabalhadores e os leva a reivindicarem uma mudança. Segundo todos os entrevistados, a família não os apoia a continuarem trabalhando como taxistas, devido aos riscos da profissão. Por isso, o T8, que está

na profissão há muitos anos, relata que muitas situações já o levaram a repensar sua situação profissional:

Porque eu sempre queria diminuir, porque o táxi que tu me perguntou, pra ser objetivo é a questão, era o assalto e a questão assim do final do ano. Dá um acidente, tu não tem décimo terceiro, tu fica na oficina 30 dias, aí não entra 1 centavo sabe. Tu não tem direito a umas férias, quando dá um feriadão o serviço cai, o verão o serviço cai, aí comecei a repensar 'eu quero fazer um concurso público que daí vou ter direito a férias, décimo terceiro e sair com a família' isso me faz repensar...

Enfrentar os percalços da vida de taxista, trabalhar por muitas horas seguidas, conviver com o medo, enfrentar os pedidos para sair do táxi e legitimar a profissão para terceiros e para si mesmo fazem parte da rotina desses trabalhadores. Todos os entrevistados disseram que, muitas vezes, já pensaram em deixar a profissão.

Quando eu sofri os dois assaltos eu cheguei a pensar e quando eu perdi um filho de um primo/irmão que tinha um táxi no hospital conceição, ele tava há oito meses na profissão e foi assaltado e mataram ele. Isso aí foi em 2008, perto do hospital conceição. Na época até me abalou um pouco, cheguei pensar em parar, por causa disso, do risco e tal, mas daí depois passa... (T14).

Repensar a permanência na profissão é comum entre os taxistas, devido ao esforço físico e mental que ela demanda. Para T13:

Ah, já aconteceu várias vezes, mas acho que foi em relação a estresse, de tá cansado, de pegar muitos passageiros e sempre sabe mal humorado, outros porque tá com pressa, estresse de dentro do carro no caso, não no lado de fora. Passageiro xingando alguma coisa aí tu pensa 'pô por que tô aqui aguentando esse pessoal?' sabe? Então já passou, mas eu isso se acontecer, acontece mais por causa de eu tá estressado, cansado, estresse e cansaço (T13).

Em geral, ao se questionarem se devem continuar na profissão, o retorno financeiro se sobressai os impulsionando a nela permanecerem. Apesar de, muitas vezes, perseverar na profissão se mostrar contrário à sua vontade e à da família, os taxistas alegam que precisam pagar contas, sustentar a casa e dar suporte à esposa e aos filhos, visando com isto amenizar as críticas.

Eu tenho as contas pra pagar, tenho duas contas pra pagar ainda pesada, e enquanto eu não terminar de pagar eu vou continuar, pra poder... aí depois eu vou pensar. Mas enquanto tá dando, tá dando eu vou no supermercado, o pão, o leite, não preciso mexer em nada, com o dinheiro do táxi eu consigo. Vem um extra. Não dá pra pagar conta assim, mas pelo menos o dia a dia tá ajudando (T6).

O retorno financeiro obtido é uma forma de os taxistas amenizarem as críticas por continuarem na profissão e de, ao mesmo tempo, demonstrarem que estão constantemente 'buscando outras coisas', como exposto na fala de T10 e T9:

Todos os dias eu me faço essa pergunta. Todos os dias porque assim, nem todo dia tu fatura aquele x que tu pretende faturar. Aí tu começa a pensar, tu tá no trânsito parado muitas vezes vazio, principalmente esse horário da tarde entre 17h e 18h que é um horário da tranqueira aí tu começa a pensar 'será que tá valendo a pena isso aqui? Será que isso é pra mim mesmo? Será que não tá na hora de buscar outra coisa?' todo dia tu faz uma autoanálise. Mas daí tu tem que colocar os prós e os contras. Eu tenho meu horário que eu faço meu horário e em outra profissão eu jamais poderia fazer isso, ia

ter que cumprir horário. O que eu faturei hoje mensalmente aonde é que eu vou ganhar? (T10)

O táxi financeiramente ele é bom, ele paga muito bem. É, por isso. Porque hoje o que tu ganha no táxi, ganhar em outro emprego como ganha no táxi é difícil. Profissionais formados não ganham. Por isso que eu ainda não parti pra nada, pra outro emprego fixo de carteira assinada. Mas tô me planejando. Tudo tem que ser com o tempo, muito bem pensado (T9).

Apesar de dizerem que o que os mantém no táxi é o retorno financeiro, os entrevistados dizem que estão em busca de outro trabalho e que não querem passar o resto da vida ‘atrás do dinheiro’. Dessa forma, os taxistas se propõem a se manter ‘de passagem’ nessa atividade.

Mas eu quero se Deus quiser um dia largar, porque eu não quero pra mim essa coisa de ter que estar correndo atrás do dinheiro todos os dias sabe. Isso aí é uma coisa que eu tava falando com Deus hoje, eu não quero mais isso, só pensar em dinheiro, dinheiro, quem é o próximo passageiro, quem é a próxima corrida (T15).

A ideia de ‘passagem’ visa impedir as críticas por continuarem taxistas. “Não é uma profissão que eu quero pra minha vida toda, não, essa não é a ideia. O táxi é só uma passagem” (T9). Ao mesmo tempo em que justificam que o retorno financeiro do táxi é importante para permanecerem na profissão, os taxistas indicam estarem constantemente em busca de outro trabalho, conforme expressam T15 e T8: “Te confesso que eu tô há oito anos tentando largar o táxi. Desde que comecei tô tentando largar. Perdi amigos, muitos deles foram assaltados. A minha mãe e meus irmãos tem uma enorme preocupação em relação ao táxi” (T15).

Ah é bom, eu gosto, eu curto, embora eu diga sempre pros colegas que eu não me considero taxista, **eu estou taxista**. Porque eu tentei né, outros concursos sabe, me frustrei um pouco por não ter estudado, então eu, mas mesmo assim eu me acho profissional naquilo que eu faço sabe (T8).

Dizer “eu estou taxista” (T8) remete claramente à ideia de passagem associada ao trabalho, diferentemente de dizer: “Eu sou técnico de segurança do trabalho” (T1); “Eu sou técnico de informática” (T4). Dizer “eu sou taxista” (T3), no sentido expressado pelo T3, reforça mais a ideia de passagem:

Não sei, mas eu pretendo se eu precisar ter algum recurso... ‘eu sou taxista mas sei fazer alguma coisa além de ser taxista’ mas como também educação física não tem muito retorno, o retorno é pouco aí eu tô meio pensativo sobre a fisioterapia, mas também nada muito certo, tô vendo (T3).

Visando impedir as críticas por trabalharem na profissão de taxista, a demonstração de que estão constantemente buscando algo melhor, de que não ‘são’ taxistas, mas que ‘estão’ taxistas evidencia uma vida de passagem, característica da sociedade líquido-moderna, na qual permanecer por muito tempo parado é sinônimo de fracasso.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação procurou trazer à tona o trabalho imaterial do taxista (GRISCI, 2008; COCCO, 1999; MANSANO, 2009b; LAZZARATO; NEGRI, 2001; GORZ, 2005), os medos característicos da sociedade líquido-moderna no desenvolvimento de trabalho de taxista (BAUMAN, 1999, 2001, 2003, 2004, 2007a, 2007b, 2008, 2009; GAULEJAC, 2007), bem como a estratégia de inventar a vida de taxista.

O trabalho de taxista pode ser considerado trabalho imaterial, por suas características de imprevisibilidade e a exigência de tomada de decisão a todo instante que solicitam desse trabalhador capacidades de criatividade, comunicação, intelectualidade e engenhosidade, conforme os estudos de trabalho imaterial (GRISCI, 2008; GORZ, 2005; COCCO, 1999; LAZZARATO; NEGRI, 2001). Para desempenhar tal trabalho, devido às exigências atuais por indivíduos mais intelectualizados e que desempenhem seu trabalho de forma eficaz, os taxistas investem em qualificação através de um curso de formação, evidenciando que para desempenhar essa atividade, são requeridos dos indivíduos disponibilização de corpo e mente ao trabalho.

O desenvolvimento do trabalho de taxista requer o contato com um público amplo e diverso durante toda a jornada de trabalho. Sendo exigência do trabalho imaterial a personalização da relação entre o trabalhador e seu cliente (COCCO, 1999), constatou-se que os taxistas se veem impelidos a suprirem as necessidades dos passageiros, o que demanda tomada de decisão frente ao inusitado. O relacionamento com diversos indivíduos acarreta amplas vivências e experiências agradáveis e desagradáveis aos taxistas, requerendo que se moldem a cada uma delas e tomem decisões de forma rápida e eficaz.

A análise possibilitou verificar que a flexibilidade e liberdade que relatam ter em relação a horários de trabalho e a conduta com os passageiros ao mesmo tempo que lhes agrada, acarreta maior responsabilidade pelos ganhos e pelo trabalho realizado. Iniciar o trabalho todos os dias sem saber o que vai acontecer na relação com os passageiros, a circulação pela cidade e o retorno financeiro do dia foram avistadas como características peculiares desse trabalho. Sendo considerada imprevisível e sem rotina (BAUMAN, 2007b), a vida que em todos os dias se depara com passageiros novos, experiências novas e expectativas novas, vê o medo propagado.

O presente estudo possibilitou verificar que os medos característicos do trabalho de taxista, tem relação com os medos da sociedade líquido-moderna (BAUMAN, 2007b; 2008;

2009). Sendo a vida nessa sociedade associada a incertezas, os medos se mostraram relativos ao sustento próprio e de terceiros, à circulação pela cidade, ao transporte de passageiros.

Por serem profissionais autônomos, e conseqüentemente considerados os únicos responsáveis pelo sucesso ou fracasso do retorno financeiro, avistou-se o medo relativo a não garantir o sustento próprio e de seus dependentes. O medo da insuficiência do retorno financeiro se vê potencializado nos demais medos apresentados, uma vez que a necessidade de sustento próprio e de terceiros os impele ao trabalho mesmo em condições não favoráveis ou de risco. Por ser a vida líquida definida também como uma vida de consumo (BAUMAN, 2007b), o medo de não garantir o sustento próprio e de terceiros foi relacionado ao medo relativo à exigência de eficiência e rentabilidade (GAULEJAC, 2007).

Constatou-se que a exigência de eficácia no desenvolvimento do trabalho está relacionada também à circulação pela cidade. Através das análises pôde-se verificar que as constantes mudanças em relação a ruas e regras de trânsito torna inalcançável conhecer tudo e gera medo de não acompanhar a rapidez das mudanças e conseqüentemente medo de ser pego em falha (GAULEJAC, 2007) em relação a não conhecer o endereço e o cenário para o qual conduzir os passageiros. Mover-se pela cidade constitui o fundamento do trabalho de taxista e a fonte das experiências compartilhadas tanto em relação ao trânsito quanto em relação ao relacionamento com transeuntes, demais condutores e passageiros.

O constante relacionamento com indivíduos desconhecidos, em uma sociedade onde a suspeita dos outros e a falta de confiança imperam, é fonte desencadeada de medo. Por desconhecerem os passageiros e as reais ameaças, o medo os assombra e acompanha diariamente, mostrando-se difuso e disperso por toda parte (BAUMAN, 2008). As ligações frouxas com os passageiros e os inúmeros casos de assaltos a taxista os deixam com maior sentimento de vulnerabilidade. Verificou-se que o trabalho de taxista é fonte intensa de medo, a ponto de atingir também suas famílias. Nesse sentido, a rotina protetora se apresentou como elemento da estratégia de inventar a vida que foi reforçada pelo transbordamento do medo relativo ao exercício do trabalho imaterial.

Através dos relatos de que se acostumam com as adversidades vividas no exercício do trabalho, constatou-se que os taxistas visam não demonstrar suas fraquezas e conseqüentemente, naturalizam o sentimento de medo. A naturalização do medo foi exposta através da afirmação desses trabalhadores de que corre-se risco em qualquer situação da vida. Constatou-se também que a naturalização do medo visa fazer crer que não se abalam com os riscos potenciais ou consumados.

O presente estudo tomou a estratégia de inventar a vida como um conjunto de ações que os indivíduos constituem, enquanto elementos de composição da vida associados ao estilo de vida e aos modos de existência (GIDDENS, 2002; DELEUZE, 1992, 1998), em detrimento do que usualmente informa a literatura relativa à estratégia nos estudos de Administração (PORTER, 1989, 1996; MINZTBERG; AHLSTRAND; LAMPEL, 2010; RAZZOLINI; ZARPELON, 2003) ao contemplar a competitividade e a busca de resultado para as organizações.

Afirmção e negação constituíram-se os pilares da estratégia de inventar a vida de taxista. Eles contemplam investimentos em qualificação, em segurança, e em relacionamento com os passageiros; otimização de informações no que diz respeito a um mapeamento mental da dinâmica da cidade, compartilhamento de ocorrência de imprevistos, à utilização de tecnologias como aliadas da proteção entre os pares; e a mobilização de si requerida para o exercício do trabalho imaterial de taxista, evidente na expressão “sempre alerta, sempre alerta”. A figura 2 a seguir visa esquematizar tais achados:

Figura 2 - Estratégia de Inventar a Vida de taxista – Afirmação e Negação



Fonte: elaborado pela pesquisadora

Ressalta-se que afirmação e negação não são contraditórias ou excludentes entre si, ao contrário, são complementares no sentido de produzirem e sustentarem a estratégia de inventar a vida de taxista.

Considerou-se o presente estudo pertinente ao apontar a relevância do trabalho imaterial de taxistas e suas implicações à vida.

Considerou-se como limitação desta pesquisa a impossibilidade de capturar imagens fotográficas do dia a dia de trabalho de taxista e/ou de seu táxi, visando compreender circunstâncias que não ficaram claras ou expostas nas entrevistas.

Como sugestões para futuras pesquisas, sugere-se verificar e analisar a estratégia de inventar a vida considerando questões relativas ao gênero, à geração e à formação, tal a dinamicidade condizente com a profissão na sociedade líquido-moderna.

REFERÊNCIAS

ADORNO, S. **A gestão urbana do medo e da insegurança**. São Paulo: USP, Março, 1996, 282f. Tese (Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

ANGERAMI-GAMON, V. A. **Solidão**: A ausência do outro. Livraria Pioneira Editora: São Paulo, 1990.

ARAÚJO, M. S. C. **Saúde Mental e Trabalho**: Estratégias dos Motoristas de ônibus frente à insegurança. João Pessoa: Abril, 2008. 148fls. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2008.

BAIERL, L. F. Medo Social: dilemas cotidianos. **Ponto-e-vírgula**, v.3: p.138-151, 2008.

BALBINOT, A.; ZARO, M. A.; TIMM, M. I. Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas de trânsito. **Ciência & Cognição**, v.16, p.13-29, 2011.

BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual**. Rio de Janeiro: Vozes, 2012.

BAUMAN, Z. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2009.

BAUMAN, Z. **Medo líquido**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BAUMAN, Z. **Tempos líquidos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2007a.

BAUMAN, Z. **Vida Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2007b.

BAUMAN, Z. **Amor líquido**: sobre a fragilidade dos laços humanos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2004.

BAUMAN, Z. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2003.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BAUMAN, Z. **Globalização**: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1999.

BARBOUR, R. **Grupos focais**. Porto Alegre: Artmed, 2009.

BATTISTON, M.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, v.11, n.3, p.333-343, 2006.

BRITO, H. L.; MACEDO, K. B. O relato dos motoristas de uma empresa comercial sobre QVT. **RGO Revista de Gestão Organizacional**, v.4, n.2, jul-dez, 2011.

CARDOSO, J. **Trabalho Imaterial, Tempo e Estilos de Vida**: abordagem a partir do uso da tecnologia da informação por professores de instituições de ensino superior privado. Porto Alegre: UFRGS, 2013, 114f. Tese (Escola de Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

CASTELHANO, L. M. O medo do desemprego e a(s) nova(s) organizações do trabalho. **Psicologia e Sociedade**, p.17-28, 2005.

CHAPPELL, D. Violence in the Transport Workplace. **Internacional Transport Workers Federation Women's Conference**, New Delphi, India, 26 october, 1998.

COCCO, G. A Nova Qualidade do Trabalho na Era da Informação. In: LASTRES, H; ALBAGLI, S. **Informação e Globalização na Era do Conhecimento**. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em Administração**: Um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

CUNHA, E. G.; MAZZILLI, C. A gestão do medo: o mal como instrumento de gestão na ótica da psicodinâmica do trabalho. **Encontro de Estudos Organizacionais, ENEO**; Atibaia, 2004.

DAL ROSSO, S. **Mais trabalho!**: A intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

DAMATTA, R. **A casa e a rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DEJOURS, C. **A banalização da injustiça social**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

DEJOURS, C.; ABDOUCHELI, E.; JAYET, C. **Psicodinâmica do trabalho, contribuições da Escola Dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho**. São Paulo: Atlas, 2012.

DELEUZE, G. **Conversações**. São Paulo: Editora 34, 1992.

DELEUZE, G.; PARNET, C. **Diálogos**. São Paulo: Escuta, 1998.

DIAS, F. A. O. P. D. **Serviços de táxi**: Elementos para um novo modelo regulatório. Brasília: Set, 2007. 110fls. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

DORNELAS, R. A. **Trabalhador Taxista** – algumas considerações sobre sua saúde e seu processo de trabalho. 2006. Monografia (Curso de Vigilância Sanitária e Saúde Ambiental) Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio, Rio de Janeiro.

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO (EPTC). Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=156 . Acesso em: 01/05/2014.

ECKERT, C.; ROCHA, A. L. C. O porto pouco seguro: estudo da cultura do medo em Porto Alegre. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFRGS**, n. 80, Porto Alegre: Iluminuras, 2005.

FERREIRA, A. B. H. **Novo Aurélio Século XXI**: o dicionário da língua portuguesa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FRANÇA, J. Fontes e Sentidos do Medo como Prazer Estético. In: FRANÇA, J. **Insólito, Mitos, Lendas, Crenças**. Rio de Janeiro: Dialogarts, p.58 - 67, 2011.

FREITAS, H.; OLIVEIRA, M.; SACCOL, A. C.; MOSCAROLA, J. O método de pesquisa survey. São Paulo: **Revista de Administração**, v.35, p.105-112, jul/set, 2000.

FREITAS, M. E.. Radiografia de medos. **GV-executivo**, v.8, n.2, ago/dez, 2009.

FREITAS, M. E.; DANTAS, M. Medos Sociais dos Brasileiros. **Revista Organizações e Sociedade**, 68, cap7, 2014.

GAULEJAC, V. (2007). **Gestão como doença social**: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social. São Paulo: Idéias e Letras, 2007.

GIDDENS, A. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2002.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GODOY, A. S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo, v.35, n.2, p.57-63, mar./abr. 1995a.

GODOY, A. S. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo, v.35, n.3, p.20-29, mai./jun. 1995b.

GORZ, A. **O imaterial**: conhecimento, valor e capital. São Paulo: Annablume, 2005.

GRISCI, C. L. I.; SCALCO, P. D.; KRUTER, G. E. Dilemas pessoais no trabalho imaterial bancário. **Psicologia e Sociedade**. ed. 23 (3), p.564-573, 2011.

GRISCI, C. L. I.; SCALCO, P. D.; JANOVIK, M. S. Modos de trabalhar e ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Revista Psicologia, Ciência e Profissão**. v.27, n.3, 2007.

GRISCI, C. L. I.; CHEMALE, G. C; HOFMEISTER, P. M.; BECKER, J. L. Nomadismo involuntário na reestruturação produtiva do trabalho bancário. **Revista de Administração de Empresas**. ed.46(1), p.27-40, 2006.

GRISCI, C. L. I.; FEDRIZZI, F. Resistência à mudança em tempos de reestruturação produtiva do trabalho em uma empresa do setor plástico. **Revista Eletrônica de Administração**. ed.38 v.10 n.2, mar/abr, 2004.

- GRISCI, C. L. I.; CARDOSO, J. Experimentação de tempo e estilo de vida em contexto de trabalho imaterial. **Cadernos EBAPE.BR**. Rio de Janeiro, v.12, n.4, p. 851-865, out/dez, 2014.
- GRISCI, C. L. I. Trabalho imaterial, controle rizomático e subjetividade no novo paradigma tecnológico. **RAE eletrônica**, v.7, n.1, 2008.
- GUMPERT, G.; DRUCKER, S. The mediated home in a global village. **Communication Research**, p.422-38, 1996.
- KASTRUP, V. Competência ética e estratégias de resistência. In: GUARESCHI, N. (Org.). **Estratégias de invenção do presente: a psicologia social no contemporâneo**. Rio de Janeiro, Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, p. 120-130, 2008.
- KANG, C. H. **Táxi Deregulation: internacional comparison**. Dissertation (Transport Planning and Engineering). Institute for Transport Studies – University of Leeds, 1998. Disponível em <http://www.taxi-library.org/kang0898.htm>. Acesso em 10.12.2014.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2008.
- LAZZARATO, M; NEGRI, A. **Trabalho imaterial: Formas de vida e produção de subjetividade**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001.
- MANSANO, S. R. V. **Sorria, você está sendo controlado: resistência e poder na sociedade de controle**. São Paulo: Sumus, 2009a.
- MANSANO, S. R. V. Transformações da subjetividade no exercício do trabalho imaterial. **Estudos e pesquisas em psicologia**, UERJ. Rio de Janeiro, 2009b.
- MAYHEW, C. Preventing Assaults on Taxi Drivers in Australia. **Australian Institute of Criminology**, n.179, november, 2000.
- MEINICKE, D.; SILVA, A. B. Vivenciando o medo na prática gerencial. **XXXI Encontro Nacional de Pós Graduação em Administração**: Rio de Janeiro, 2007.
- MELO, E. M. D. V. A cultura do medo e os determinantes da criminalidade urbana. In: Revista PARLATORIUM – **Revista Eletrônica da FAMINAS** – BH, v.2, p.1-17, 2008.
- MERLO, A. R. C.; O trabalho entre prazer, sofrimento e adoecimento: a realidade dos portadores de lesões por esforço repetitivo. **Psicologia e Sociedade**. São Paulo, v.15, n.1, p.117-136: 2003.
- MINAYO, M. C. S. (Org). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2001.
- MINTZBERG, H.; AHLSTRAND, B.; LAMPEL, J. **Safari de estratégia: um roteiro pela selva do planejamento estratégico**. 2ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.
- MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. < <http://www.mtecbo.gov.br/>> . Acesso em: 01/05/2014.

OLIVEIRA, D. S.; VIEIRA, F. O. Sofrimento no Trabalho: Uma Carona com os Motoristas de Ônibus. **II Encontro de Gestão de Pessoas e Relações de Trabalho**. Curitiba, 2009.

OLIVEIRA, M.; FREITAS, H. Focus Group: intrumentalizando o seu planejamento. In: GODOI, C.K.; BANDEIRA-DE-MELLO, R; SILVA, A.B. (Org). **Pesquisa Qualitativa em Estudos Organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos**. São Paulo: Saraiva, p.325 – 346, 2006.

OLTRAMARI, A.; GRISCI, C. L. I.; WEBER, L. Carreira e relações familiares: dilemas de executivos bancários. **Revista Mal Estar e Subjetividade**. Fortaleza, v.XI, n.1, mar, 2011.

PORTER, M. What is Strategy? **Harvard Business Review**. nov/dec, p.61-78, 1996.

PORTER, M. **Vantagem Competitiva: criando e sustentando um desempenho superior**. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

RAZZOLINI, E. F.; ZARPELON, M. I. **Dicionário de administração de A a Z**. São Paulo: Juruá, 2003.

REY, B. Profissão: taxista. **Revista Getulio**, p 57-60, julho, 2007.

ROYER, R.; FETTERMANN, D.; SILVA, M. F. Processo decisório: Atributos Relevantes Para Taxistas Optarem Pelo GNV. **XXXI Encontro Nacional de Pós Graduação em Administração**. Rio de Janeiro, 2007.

SANTOS, L. O. O medo contemporâneo: abordando suas diferentes dimensões. **Psicologia: ciência e profissão**, Brasília, v.23, n.2, p 48-55, 2003.

SANTOS, R L. P.; GRISCI, C. L. I. Vivências de frustração e medo no trabalho bancário. **XXXIV Encontro Nacional de Pós Graduação em Administração**. Rio de Janeiro, 2010.

SILVEIRA, F. L. A cultura do medo e sua contribuição para a proliferação da criminalidade. **2º Congresso Internacional de Direito e Contemporaneidade**. Santa Maria, 2013.

SELIGMANN-SILVA, E. **Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo**. São Paulo: Cortez, 2011.

SENNETT, R. **A corrosão do caráter**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2012a.

SENNETT, R. **Juntos**. Rio de Janeiro: Record, 2012b.

SOARES, P. P. M. A.; SILVEIRA, F. L. A. Cidade em movimento: os taxistas como guardiões da memória em Belém do Pará. **Amazônia: Ciência & Desenvolvimento**. Belém, v.4, n.7, jul/dez, 2008.

SMITH, M., J. **Robbery of Taxi Drivers**. Office of Community Oriented Policing Services, U.S. Department of Justice, n.34, March, 2005.

TONON, L.; GRISCI, C. L. I. Gestão gerencialista e estilo de vida de executivos. **RAM: Revista de Administração Mackenzie**. São Paulo, v.16, n.1 jan/fev, 2015.

TONON, L.; GRISCI, C. L. I. Gestão gerencialista, estilo de vida e (im)possibilidades de ruptura na carreira executiva. **Gerais: Revista Interinstitucional de Psicologia**. Juiz de Fora, v.7, n.2 jul/dez, 2014.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1998.

VASCONCELOS, F.; DEMIER, M.; ABREU, M.; ALFERES, M.; NASCIMENTO, R. P.; SEGRE, L. M. Estresse Ocupacional: Um estudo de Caso com Motoristas de Transporte Urbano do Município do Rio de Janeiro. **II Encontro de Gestão de Pessoas e Relações de Trabalho**. Curitiba, 2009.

VELÔSO, T. M. G.; FILHO, P. O.; MEDEIROS, C. S.; ARAÚJO, A. S. A identidade em discursos de taxistas. **Psicologia e Sociedade**; 21 (1): 118-127, 2009.

VERGARA, S. C. **Métodos de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2005.

VERGARA, S. C. Projetos e relatórios de pesquisa em Administração. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

VILHENA, J.; BITTENCOURT, M. I. G. F.; ZAMORA, M. H.; NOVAES, J. V.; BONATO, M. C. R. Medos infantis, cidade e violência: expressões em diferentes classes sociais. **Psicologia Clínica**. Rio de Janeiro, v.23, n.2, p.171-186, 2011.

VOGEL, F. G.; MOREIRA, H. S. B.; ALBERT, J.; MENDES, A. Z.; CARMINATI, K.; SILVA, L. K.; BRANDL, L. Fisioterapia no trabalho para taxistas: uma abordagem ergonômica. **V Congresso Paranaense de Fisioterapia**. Cascavel, 2010.

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Idade:

Sexo:

Estado Civil:

Número de filhos:

Relação com o táxi:

Já sofreu assalto:

1. Como é seu trabalho? (Como é seu dia a dia?)
2. Como é a relação entre os colegas de trabalho?
3. Como organiza o tempo de trabalho no dia?
4. Como é trabalhar no carro próprio (se for o caso)? Vantagens e desvantagens disso.
5. Qual seu horário de trabalho? (Qual a diferença de trabalhar em tais turnos?)
6. Você tem um ponto fixo? O que acha de ter um ponto fixo?
7. Como é quando você sai para trabalhar? Como você se prepara para o trabalho?
8. Há alguma coisa que você sempre faz igual?
9. Que objetos você tem dentro do seu carro?
10. Como ficam disponibilizados os objetos dentro do seu carro?
11. Quando você vai trabalhar, tem alguma coisa que você não pode deixar de levar junto?
12. Como você pensa e analisa a circulação pelos bairros da cidade?
13. O que você faz quando está parado à espera de passageiros?
14. Como você se articula nas situações do trânsito?
15. Tem alguma coisa que acontece quando você está trabalhando ou que você vê e que faz repensar sua profissão?
16. O que sua família acha do seu trabalho?
17. O que sua família te diz quando você vai trabalhar?
18. O que seus amigos falam sobre seu trabalho?
19. O que a mídia fala sobre seu trabalho?
20. O que pensa sobre segurança?
21. Como você se sente ao não receber o reconhecimento que acha que merece?
22. Como é trabalhar sozinho no carro? Como você se sente com isso?
23. Qual o tipo de passageiro que os taxistas mais apreciam?
24. Como é a convivência com os passageiros?
25. Tem alguma lembrança engraçada que aconteceu no trabalho para contar?
26. E alguma lembrança triste?
27. Descreva-me uma situação no trabalho em que você sente medo.

APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Você está sendo convidado a participar de um estudo sobre estratégia de vida no trabalho. As intervenções para a pesquisa ocorrerão através de entrevista, mediante seu consentimento. A sua participação será através da autorização para que o pesquisador o entreviste, bem como grave as conversas e após transcreva-as. Essas entrevistas serão realizadas com breve agendamento.

Todas as informações coletadas serão utilizadas apenas para fins científicos e a sua identidade será preservada. Ressaltando que a sua participação no presente projeto de pesquisa não acarreta riscos adicionais em sua condição de trabalho.

A sua participação é voluntária. Você poderá não aceitar ou interromper a sua participação na pesquisa a qualquer momento, sem qualquer prejuízo.

A pesquisadora do projeto é a aluna Sabrina Rech, estudante do mestrado acadêmico do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que está sob orientação da prof. Dr^a Carmem Ligia Iochins Grisci.

Eu, _____ aceito participar desta pesquisa sobre medo e solidão no trabalho.

_____/_____/_____
Assinatura

_____/_____/_____
Assinatura do (a) Pesquisador (a)

*Documento em duas vias, uma para o pesquisador e outra para o participante.

Elaborado em 05/04/2014.

APÊNDICE D – RELATOS DA OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

Ao saber que, na cidade de Porto Alegre, os aspirantes a taxistas precisam fazer um curso de formação para trabalharem nessa profissão, interessei-me em fazê-lo, para melhor conhecer essa formação. Tendo entrado em contato com o SEST SENAT, em uma sexta-feira de outubro de 2014, me foi permitida a participação no curso como ouvinte, assim não estaria na lista de chamada nem receberia o certificado. Com um custo de R\$150,00 por aluno, esses cursos ocorrem durante a semana e, esporadicamente, de modo intensivo, nos finais de semana.

A primeira aula aconteceu na segunda-feira, 20 de outubro de 2014. Ao chegar ao local, me deparei com uma sala de aula cheia de alunos, todos homens, e de um professor também homem, o qual estava começando a fazer a chamada. Sentei na primeira fila, um dos poucos lugares que ainda restavam vazios e fui alvo de olhares curiosos que podiam ser lidos como ‘uma mulher fazendo o curso para se tornar taxista’, talvez porque nessa profissão ainda há predomínio do sexo masculino. Ao final da chamada, o professor percebeu que meu nome não constava e então indagou-me por quê. Expliquei que estava ali para acompanhar o curso, por estar fazendo um estudo com taxistas.

Após essa explicação, o professor pediu que todos se apresentassem, falassem sua idade e o porquê de terem escolhido essa profissão. Percebi que os alunos pertenciam a variadas faixas etárias e que o que mais os atraía para a profissão fora o retorno financeiro e a flexibilidade de horários. A primeira aula da manhã tratou sobre legislação de trânsito. No intervalo, conversei com alguns colegas que me reafirmaram terem escolhido tal profissão pelo dinheiro, todos eles expuseram que suas famílias não apoiavam essa decisão.

Diversos temas que farão parte do dia a dia desses trabalhadores são abordados durante a aula por professores experientes e através de aulas dinâmicas e interativas. Os alunos mostram interesse em participar. Normalmente, as aulas são ministradas por instrutores diferentes, conforme o tema. As regras do curso foram explicadas na primeira aula. Ao final, os participantes tem que fazer uma prova, na qual devem obter 70% de acertos. Os alunos não podem chegar com mais de 10 minutos de atraso, quer no começo quer após os intervalos. São permitidos apenas dois turnos de falta, estando ausente mais do que isso o aluno é reprovado. Se não obtiver 70% de acertos, ele pode fazer uma prova de recuperação, porém, se não tiver sucesso, precisará fazer todo o curso novamente.

Quando acabou a aula da manhã, todos saíram rapidamente e eu fiquei para agradecer e conversar com o primeiro instrutor, o qual foi entrevistado, alguns dias depois, para falar sobre

o curso e seus participantes. Quando saí da sala, não havia mais ninguém pelos corredores. Almocei sozinha no restaurante do local. Depois do almoço, todos ficaram sentados na grama, ‘jogando conversa fora’.

À tarde, outro instrutor abordou a legislação referente aos transportes. A aula começou surpreendendo a todos, pelas afirmações enfáticas e pelos questionamentos sobre comportamento e ética, fazendo com que ninguém piscasse e se pudesse ver nos rostos expressões pensativas. Entre um questionamento e outro, havia a afirmação constante do valor da profissão e da importância da conscientização que se deve ter para trabalhar com o táxi, no qual, segundo a frase muitas vezes repetida pelo instrutor, “não se está trabalhando com cimento, se está trabalhando com vidas”.

Nessa aula, percebi que o curso profissionalizante apresenta conceitos e conhecimentos da área administrativa, sendo enfatizadas tanto a importância de fidelizar clientes como a competição vivenciada no dia a dia do táxi. A cada instante, o instrutor repetia que estava “chacoalhando a árvore para que os frutos estragados caíssem”. Percebiam-se os olhos arregalados dos ouvintes. Após a enfática introdução, com o objetivo de questionar os aspirantes a taxistas se era mesmo esta profissão que queriam, o instrutor falou sobre a legislação específica do táxi.

Nessa aula, os alunos tiraram dúvidas sobre os documentos obrigatórios para trabalhar com o táxi e as leis que regulamentam a profissão. Após um início silencioso, os alunos se mostraram mais à vontade e participaram da aula, questionando algumas afirmações do instrutor e dizendo uma das frases mais ouvidas durante o curso “na prática é diferente”. Essa frase foi uma forma de questionar os instrutores, do início ao fim do curso, sobre o que é certo ou não na profissão de taxista. Em conversa com os colegas, no intervalo da tarde, notei a inquietação em relação à forma de condução e a ênfase nos questionamentos feitos pelo instrutor.

Ao final da primeira aula, notei a surpresa que os alunos tiveram com a qualidade do ensino e com o modo como os instrutores falam da profissão de taxista. Surpresa essa que não foi diferente para mim, considerei que seria uma semana de intenso aprendizado.

Na terça-feira, todas as aulas foram ministradas pelo mesmo instrutor por terem o mesmo tema: direção defensiva. O instrutor questionou o porquê de eu estar presente e meu nome não estar na chamada. Após minha explicação, ele solicitou que eu chamasse alguém da coordenação para confirmar. A coordenadora do curso foi até a sala e fez os esclarecimentos necessários. Entre uma explicação e outra sobre a minha pesquisa durante as aulas, os alunos começaram a se interessar sobre meu objetivo em participar do curso.

Nos intervalos as perguntas “está sendo produtivo para seu trabalho a participação?” e “o que está achando do curso?” foram as mais ouvidas por mim. Eu aproveitava também para ouvir sobre suas vidas e sobre o que esperavam da futura profissão. Em meio às conversas percebi que todos manifestavam a mudança de pensamento em relação à profissão de taxista e ao indivíduo taxista, ocorrida após a escolha da profissão e as aulas do curso. Frases como “essa profissão é muito importante para a sociedade” e “essa profissão deve ser vista sem preconceito” foram ditas, muitas vezes, pelos aspirantes a taxistas, os quais, logo após, afirmavam que queriam “mudar o estereótipo da profissão”. Apesar dessas afirmações, todos consideravam que a visão denegrada que muitos têm dessa profissão é “culpa dos profissionais que estão no mercado e fazem coisas erradas”.

A aula de direção defensiva como as anteriores, foi de conscientização. Após os vídeos com cenas de acidentes, de pessoas mutiladas e mortas no trânsito, a sensibilização sobre a importância da conscientização foi unânime. Nessa aula, tratou-se muito sobre os perigos no trânsito e sobre a dúvida diária dos profissionais se voltarão para casa.

A aula de direção defensiva, assim como a anterior, levou os aspirantes a taxista a refletirem se estavam certos que era essa profissão que queriam seguir. O curso está muito voltado para a mobilização da responsabilidade de “levar vidas”, termo constantemente falado, para exemplificar o objetivo da ação do taxista. O perigo de trabalhar no trânsito é um ponto muito citado durante as aulas, sendo comentado sobre a família e a importância da direção defensiva. As explicações dos instrutores contém, com frequência, um tom de ameaça, talvez como estratégia para selecionar os profissionais e torná-los mais atentos e conscientes.

A frase “na prática é diferente” foi, com frequência, ouvida durante a aula de terça-feira, principalmente quando o instrutor abordou as formas de corrupção existentes no meio dos taxistas. Uma delas, muito conhecida dos profissionais, é a de pegar dinheiro além do acordado com o permissionário. Sempre que os instrutores se referiam a isso, suas falas eram seguidas de afirmações dos participantes que diziam: “mas quem está se arriscando no mínimo doze horas por dia somos nós”.

No intervalo da manhã, conversando com alguns dos participantes, fui convidada para almoçar com eles em um restaurante próximo ao local do curso. Ao finalizar a aula, fui com eles até o restaurante, acontecendo o mesmo em todos os outros dias do curso. No restaurante, já estavam avisados de que iríamos sempre almoçar lá, então já havia mesas compridas arrumadas, onde sentávamos em, no mínimo, 10 pessoas por mesa. Durante os almoços, conheci melhor os aspirantes a taxistas e fui muitas vezes indagada sobre a minha pesquisa. Eles se mostravam sempre muito interessados sobre o que eu estava achando do curso. Durante essas

conversas, ouvi histórias sobre outros taxistas, como seria circular pela cidade, o desenvolvimento do curso e a expectativa para começar a trabalhar o quanto antes.

Naquele primeiro almoço com os colegas, me senti totalmente inserida em seu meio e ouvi de grande parte dos participantes o quanto estavam impressionados com o curso. A forma de condução das aulas e a exposição de muitos vídeos os levaram a refletir sobre o que estava por vir no exercício profissional. A curiosidade sobre como seria trabalhar com pessoas diferentes o tempo todo e os perigos do trânsito foram os assuntos mais comentados naquele almoço.

Na parte da tarde, o instrutor falou sobre a violência do trânsito e sobre a responsabilidade dos trabalhadores ao volante. Os vídeos com acidentes e brigas de trânsito geravam diversos comentários entre os alunos. A participação em aula era constante, havendo troca de experiências sobre situações vivenciadas no trânsito. Um assunto muito abordado e comentado pelos alunos, em todas as aulas do curso, foi a relação do taxista com os agentes de trânsito. Esse assunto dividia os participantes: uns apoiando e outros criticando a atuação dos agentes. A posição de todos os instrutores foi de conscientizar sobre a importância desses profissionais para a melhoria do ambiente de trabalho dos taxistas, o que não surtiu muito efeito até o final do curso. A crítica em relação aos agentes de trânsito era seguida de questionamentos em relação à posição dos instrutores no dia a dia: “vai dizer que você nunca fez isso” e “na prática é diferente”.

A aula do segundo dia, assim como a primeira, foi muito participativa. Através das histórias compartilhadas, notei que os colegas estavam formando grupos por afinidade.

Na quarta-feira, foram ministradas duas aulas com temas diferentes, por diferentes instrutoras. Pela manhã, o assunto foi psicologia e segurança no trânsito. Logo no início, a instrutora solicitou que fizéssemos grupos de cinco pessoas e discutíssemos sobre como seria dirigir com determinado sentimento, o qual era sorteado para cada grupo. Aquele do qual fiz parte tratou sobre como seria dirigir com pressa ou urgência. Os outros temas eram medo, frustração e raiva.

Essa dinâmica gerou muitas discussões em relação ao dia a dia do trabalho de taxista. Visando conscientizar os alunos a administrar esses sentimentos e serem ‘profissionais do volante’, a instrutora conduziu a discussão. Em relação ao medo, foi exposto que os maiores medos eram o trânsito e as situações referentes a ele, tendo sido afirmado que “o medo traz cautela em relação a dirigir”. Muitos falaram que esse sentimento pode despertar no condutor o sentido de alerta.

Em relação aos sentimentos em geral, os alunos falaram que é preciso ter paciência, pois o trânsito “é um ambiente de frustrações” e um ambiente onde há “falta de educação”. Para eles, é preciso ter calma e focar naquilo que estão fazendo, tentando deixar os problemas de lado. Contudo, ao mesmo tempo, expuseram o quanto manter a calma iria ser difícil em sua futura profissão. A instrutora ensinou uma forma de respiração para acalmar a mente e os sentimentos, fazendo com que todos participassem da dinâmica, inspirando e expirando, situação que deixou a muitos inquietos.

Após essa discussão, a instrutora falou sobre os tipos de condutores com que os futuros taxistas iriam se deparar em seu dia a dia e sobre como lidar com essas situações. Segundo ela, lidar com pessoas “é o céu e o inferno dos taxistas”, sendo preciso ter paciência e tolerância. A conscientização foi muito focada nas consequências de atitudes agressivas ou de reações relativas a atitudes de outros motoristas. Vídeos e notícias de brigas no trânsito foram trazidos para promover as discussões em sala de aula.

A profissão de taxista requer tomar decisões a todo instante, questão também muito comentada nas aulas. É preciso estar atento a várias coisas ao mesmo tempo e saber que existem diversos tipos de condutores que cruzarão seus caminhos. É preciso ter calma e conhecer a si mesmo para atuar em uma profissão cujo ambiente, por vezes, é muito estressante.

Durante o intervalo e o almoço da quarta-feira, os alunos dividiram-se em relação à importância desse tipo de aula. Uns falaram que preferiam saber mais sobre coisas práticas da profissão, como regulamentações e outros comentaram sobre a importância de aprender a se controlar e de conhecer situações com as quais iriam se deparar no futuro. Após o almoço, o aluno com mais idade no curso, sentou ao meu lado para conversar em tom de desabafo. Depois de trabalhar por quase 30 anos como corretor de imóveis, ele optara pelo táxi e estava surpreso com a ênfase do curso em conscientizar e educar os aspirantes a taxistas. Segundo ele, “se todos fizessem o certo, essa profissão estaria muito mais qualificada”.

Na tarde de quarta-feira, a aula, ministrada por outra instrutora, versou sobre turismo e conhecimento da cidade. A aula foi conduzida de forma muito dinâmica e aberta, tendo os alunos participado praticamente o tempo todo. Ter conhecimento da cidade é fundamental para quem visa ser taxista, portanto um dos módulos é voltado a explicar os pontos turísticos de Porto Alegre e a criar situações inusitadas para testar o grau de conhecimento dos participantes sobre a cidade.

No começo, a instrutora questionou se todos eram de Porto Alegre e se tinham conhecimento da cidade. Nem todos os participantes eram de Porto Alegre, alguns vinham de

cidades vizinhas como Alvorada, Viamão e Canoas. Grande parte tinha conhecimento apenas das principais ruas da cidade.

A aula foi desenvolvida com *slides* expondo fotos antigas e lugares históricos de Porto Alegre. A instrutora comentava brevemente cada foto e explicava o local e sua história, provocando muitos comentários entre os alunos. Além de explicações, foram indicados para os alunos *sites* e formas de encontrar eventos e pontos importantes da cidade. Ao final, foi solicitado que os alunos formassem grupos para fazerem uma atividade.

Era uma dinâmica com um texto diferente para cada grupo, onde estava relatada uma situação com a qual os aspirantes a taxista poderiam se deparar. Em todas elas, o taxista estava ‘pegando’ um turista recém chegado a Porto Alegre, que não tinha conhecimento da cidade, mas tinha preferências em relação à comida, ao lazer e ao entretenimento. Com essas informações, os aspirantes a taxista deveriam escrever um roteiro de locais aonde levariam esse turista para passear durante um dia inteiro.

Após o término da atividade, cada grupo expôs sua situação e o roteiro que havia feito. Durante os relatos, todos participaram e deram ‘dicas’ de ruas que o grupo poderia ter escolhido para otimizar o tempo, ou de pontos turísticos não citados e que seriam interessante para aquele turista. Com essa dinâmica, verificou-se o conhecimento dos aspirantes a taxista sobre a cidade e trocaram-se informações.

Quando questionados sobre o que fariam se o passageiro solicitasse um destino desconhecido por eles, a resposta da grande maioria foi: “o passageiro sempre sabe como ir”. Mesmo quando a instrutora insistiu que, algumas vezes, o passageiro não saberia, eles complementaram dizendo: “é muito difícil o taxista não saber e nem o passageiro”. Quando solicitados a pensar em como sairiam de uma situação como essa, os participantes falaram que recorreriam ao mapa e a ‘dicas’ de colegas.

A instrutora enfatizou a importância de o taxista ter sempre consigo um mapa da cidade de Porto Alegre e de se manter informado. Um dos pontos muito referidos pelos instrutores do curso foi a necessidade de os alunos estudarem além do que aprenderam em sala de aula, para poderem prestar um serviço de melhor qualidade e assim fidelizar clientes.

A aula da quinta-feira de manhã foi sobre primeiros socorros, ministrada pela mesma instrutora do tema da quarta-feira à tarde. A instrutora respondeu a dúvidas dos alunos em relação a como proceder na prestação de primeiros socorros. A aula foi baseada em vídeos de acidentes de trânsito e em explicações de como agir em situações semelhantes.

Antigamente, os taxistas eram obrigados a transportar pessoas feridas ou doentes até o hospital, papel hoje desempenhado pela SAMU. Nos dias atuais, o taxista é proibido de fazer

corridas desse tipo, podendo até ser multado por isso. Durante a aula, foi muito discutido como eles deveriam agir em situações como essas. A instrutora explicou que não poderiam socorrer e deveriam chamar a SAMU, porém os aspirantes a taxista expuseram que “na prática é diferente”. Muitos falaram que se estivessem em uma situação na qual era preciso socorrer um indivíduo e levá-lo até o hospital, fariam isso, pois não conseguiriam omitir socorro a alguém que estivesse precisando.

Após muitas discussões sobre o assunto, a instrutora deixou claras as situações nas quais o taxista jamais deve intervir ou tentar socorrer, pela possibilidade de agravar a situação e, com isso, sofrer consequências sérias em seu trabalho.

Durante a aula, os aspirantes a taxista aprenderam algumas formas de auxiliar na prestação dos primeiros socorros, em situações com as quais poderiam se deparar em seu dia a dia. A instrutora levou um boneco e ensinou os alunos a fazer massagem cardíaca, fazendo com que todos treinassem o procedimento.

Muitos alunos trouxeram suas experiências em relação a esse tema, vivenciadas durante suas vidas. Cada um tinha uma história para contar em relação a socorros que prestaram e, após as explicações, muitos percebiam que, por vezes, tinham agido equivocadamente. Ao final, pelos corredores ouviam-se comentários surpresos em relação às histórias de alguns colegas e à importância de saber agir corretamente nessas situações.

A aula da quinta-feira de tarde, ministrada por um instrutor do curso, versou sobre cidadania e meio ambiente. Foi explicado como a cidadania faz parte do dia a dia dos taxistas e sobre a importância do meio ambiente.

Essa aula foi conduzida basicamente com suporte de *slides* e, diferente de todas as outras, houve pouca participação. Durante a tarde, o instrutor falou sobre formas de diminuir a poluição do meio ambiente e, algumas vezes, fez relação com o táxi. Carros movidos a GNV, gás natural veicular, estão se tornando cada vez mais comuns em Porto Alegre, um fator muito frisado pelo instrutor.

Durante o intervalo e em conversas após a aula, os alunos mostraram insatisfação em relação ao tema e à forma de condução. Falaram que a aula deveria ter sido mais voltada para o dia a dia de sua futura profissão. Apesar de perceberem a importância do assunto, acharam ter sido um tema pouco relacionado com a prática diária do taxista.

Na sexta-feira, último dia de curso, os participantes precisaram fazer uma prova, com 20 questões objetivas, sendo obrigatório obter no mínimo 70% de acertos. Essa prova foi aplicada às 16h. Antes disso foi ministrada a última aula do curso, versando sobre a qualidade em atendimento.

A aula ministrada por uma instrutora teve ênfase na qualidade de vida e no cuidado consigo mesmo para poder prestar um bom atendimento aos passageiros. No começo, a instrutora solicitou que os alunos formassem grupos e escrevessem sobre o que consideravam qualidade de vida, qualidade de vida na cidade e qualidade de vida em transporte.

A discussão gerada por esse exercício levantou questões como: trabalhar com o que se gosta, ter tempo para o lazer e a família, obter retorno financeiro satisfatório. Em relação à cidade e à qualidade de vida no transporte, os alunos expuseram que há falta de cuidados e de investimentos públicos, que poderiam melhorar o local onde esses profissionais trabalham. Falaram também sobre a importância da educação e da simpatia com os passageiros para obter melhor qualidade de vida e de conservar da melhor forma possível seu local de trabalho, ou seja, o táxi.

Durante a aula, a instrutora explicou a história do táxi e relatou algumas curiosidades, mostrando vídeos sobre taxistas e sua profissão. Foi dada ênfase à preparação para a competitividade existente no táxi, incentivando os aspirantes a taxista a buscarem sempre o melhor e a sempre aspirarem ao pódio.

Na profissão de taxista, a relação com os passageiros pode trazer tanto vivências agradáveis quanto desagradáveis. Foi falado muito sobre os tipos de passageiros com quais os taxistas vão se deparar. A instrutora demonstrou formas de lidar com situações diversas, dizendo que os taxistas devem ser “personagens da direção”.

Essa expressão ‘personagens da direção’ deu forma à explicação da instrutora sobre como lidar com os passageiros, ressaltando a adaptação a cada situação. Ouviram-se comentários como: “se isso acontecer comigo paro e mando descer”, “ah comigo não vou deixar acontecer” e “pagando bem eu até aguento”. Em relação a essas falas, a instrutora destacou que é preciso ser um profissional sério e saber lidar com diversas situações, para poder fidelizar clientes e tornar o atendimento satisfatório.

A aula foi bastante participativa. Os alunos se colocaram em determinadas situações que poderão vivenciar em seu dia a dia e discutiram como lidar com elas. Durante o almoço, os participantes falaram muito sobre a importância do curso para a formação de taxista, considerando que todo o aprendizado havia sido muito proveitoso. A refeição foi rápida, depois os grupo por afinidade, formados no decorrer da semana, se separaram para estudar para a prova.

Ao início da tarde, solicitei à instrutora alguns minutos para falar com a turma. Agradei a acolhida dos colegas e dos instrutores do curso, demonstrando o quanto esta vivência havia

sido importante para meu estudo. Após conversar um pouco, expliquei sobre o grupo focal que pretendia fazer após a aula. Seis aspirantes a taxista se prontificaram a participar.

A aula foi conduzida até as 16h, quando foram distribuídas as provas. Havia 20 questões objetivas, a maioria delas sobre legislação de transporte, legislação de trânsito e as demais sobre os outros temas do curso. Após uma hora, todos haviam terminado a prova e esperavam para receber a nota, que foi divulgada poucos minutos depois.

Alguns dos participantes não obtiveram 70% de acertos e teriam que voltar na próxima quarta-feira para fazer outro teste. A maioria foi aprovada com mais de 90% de acertos. Conforme cada um ia recebendo a nota, saía da sala e cumprimentava os outros com frases como: “tudo de bom pra você”, “sucesso na profissão”, “nos vemos na rua” e “nos vemos por aí”. Cumprimentei a todos e desejei sucesso na nova profissão, agradecendo um a um todas as conversas e a colaboração para meu estudo. Quando todos tinham ido embora, foi a vez de agradecer aos instrutores e à coordenação do curso de formação profissional para taxista, que estiveram o tempo todo dispostos a ajudar na condução dessa etapa da pesquisa.

Ao frequentar o curso, percebi que uma das principais funções dos instrutores é conscientizar os alunos em relação à importância de sua profissão e ao cuidado que devem ter ao trabalhar, tanto referente ao trânsito quanto aos passageiros. O curso visa tornar o trabalho de taxista mais qualificado, usa diversos bordões administrativos e foca a qualidade do atendimento e a relação serviço/cliente. Os aspirantes a taxista são aconselhados a continuar estudando sobre sua profissão para conhecer melhor seus direitos e deveres.

Enfatizar a importância da profissão e conscientizar os aspirantes a taxistas a atuar da melhor forma possível são os objetivos claros desse curso. Ao final, como já exposto no trabalho, realizei um grupo focal com alguns aspirantes a taxista.