



# 13

## Conduzindo o perigo: práticas e redes nodulares de governança da segurança entre taxistas<sup>1</sup>

**Eduardo PAES-MACHADO**

**Ana Márcia NASCIMENTO**

<sup>1</sup> Este trabalho é uma versão do artigo “*Conducting danger: governance, networks, and layperson security intelligence among taxi drivers.*” publicado na revista: *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*, Volume 38, Issue 1, 2004. p.1-22.



# BSTRACT RESUMO ABSTRACT RESUMO ABSTRACT

Resumo	<p>Este artigo contrasta conjuntos de práticas de segurança, examinando as conexões entre eles e as redes nodulares de taxistas em Salvador, Brasil. Utiliza dados extraídos de entrevistas, observação direta e matérias jornalísticas. Aponta a influência da diferenciação sociocupacional nas práticas acionadas pelos taxistas. Argumenta que estes procedimentos constituem e são constituídos pelas redes nodais. Demonstra o papel decisivo destas últimas na geração, operação e articulação das práticas de segurança individuais e coletivas. Conclui que as redes nodais influenciam o imaginário e construção social dos motoristas como comunidades ofensivas que precisam ser compatibilizadas com uma governança da segurança mais ampla, justa e democrática.</p>
Palavras-Chaves	<p>Taxistas; segurança; conhecimento de risco, redes nodulares, governança</p>
Abstract	<p>This article compares sets of security practices, examining the links between them and nodal networks of taxi drivers in Salvador, Brazil. It uses data from interviews with drivers and employees, direct observation, and analysis of newspaper articles. It points to the influence of occupational differentiation on the practices used by drivers. It claims that these practices constitute and are constituted by nodal networks. It demonstrates the decisive role of the latter in generating, operating, and articulating individual and collective security practices. It concludes that nodal networks influence the imaginary and social construction of taxi drivers as offensive communities that must be brought into tune with a broader, fairer, and more democratic governance of security.</p>
keywords	<p>Taxi drivers security; risk knowledge; defensible spaces; nodal networks; governance</p>



## INTRODUÇÃO

O interesse pela governança não estatal do crime tem suscitado importantes debates sobre a influência das áreas neocorporativas, representadas pelos arranjos informais, estratégias de rua e teias de relações dispersas e fragmentadas nesta governança (Habermas, 1987; Crawford, 1997).

Levando em conta o caráter multicêntrico e multifacetado da governança da segurança – ou das ações visando a criação de “espaços” pacificados para viver, trabalhar e se divertir (Wood; Dupont, 2006) –, autores como Johnston e Shearing (2003) enfatizaram o caráter estratégico das redes sociais (Hannerz, 1980; Castells, 2002) e, posteriormente, dos nódulos de governança para o entendimento do fenômeno securitário contemporâneo. Para eles, esta nova forma de governança é mais uma propriedade das alianças dinâmicas entre estes múltiplos pontos do que o produto de um único centro de ação ou mesmo das estratégias comandadas ou implementadas pelo Estado (2003). Nessa visão plural dos processos de governo (Ivo, 2004), os saberes e práticas difusos e locais seriam fundamentais na promoção da segurança e construção de formas justas e democráticas de regulação do crime (2003).

Sob essa perspectiva, Manning pontuou que as redes de segurança devem ser concebidas como núcleos geradores (*hubs*) de práticas e não como estruturas cristalizadas (2006). De acordo com este autor, a formação de tais redes contingentes e localizadas – em contextos espaciais e temporais específicos - ocorre dentro de um contínuo criado por atores diferenciados em termos de poder (Manning, 2006; Dupont, 2006). Também segundo Manning, a rede de segurança é uma metáfora que aponta, sem assumir a existência de metas comuns duráveis, para a geração de ações consistentes (2006).<sup>1</sup>

Em contraste, outros autores afirmam que as redes por si sós não possibilitam a conversão do seu fluxo de comunicação e informação (Castells, 2000) em ações decisórias e executivas (Burris, Drahos et al., 2005; Wood; Dupont, 2006). Dado o descentramento de performances e o compartilhamento das tomadas de decisões que definem as redes, esta atuação realizadora é viabilizada pelos seus pontos de intercessão ou nódulos (*nodes*). Mais densos e compactos do que as redes, os nódulos são catalisadores de ações e executores de metas estipuladas. Eles caracterizam-se por mentalidades específicas, planejamento de ações e mobilização de recursos e tecnologias para influenciar o curso dos eventos. A potência de governo dos nódulos, por sua vez, depende da sua conectividade, de sua sinergia e capacidade de regulação, inclusive de outros nódulos acessíveis através das redes.

Daí a relevância do mapeamento da morfologia



cambiante e dos efeitos desses componentes não estatais da governança da segurança. De um lado, Shearing (2007) chamou atenção para a importância de conhecer as relações entre os nódulos como promotores e provedores de segurança. De outro, Crawford assinalou o risco desses componentes potencializarem a ansiedade provocada pelo crime, favorecendo a formação de comunidades fechadas, intolerantes, defensivas (1997) e, deve-se acrescentar ofensivas. Nessa linha, estes arranjos também levantam questões-chave quanto às práticas de inclusão e exclusão social, responsabilidades legítimas, regulação dos conflitos e prestação de contas (Crawford, 1997). Trata-se de questionamentos pertinentes para democracias disjuntivas como as latino-americanas (Caldeira, 2000) que se caracterizam por, pelo menos, dois aspectos ignorados por esses autores: a cessão e a usurpação recorrente do uso estatal da força por governanças privadas (Huggins, 2000), e a participação social negativa via ações violentas (Godoy, 2006) na promoção da segurança.

Ora, no presente trabalho analisamos as práticas cotidianas dos taxistas nas suas redes, chamando atenção para o dinamismo da sua concepção de espaço e das suas técnicas de gerenciamento de risco. Ao tempo que discutimos algumas modalidades espaciais assumidas pela governança da segurança, buscamos superar lacunas relativas à compreensão das reações e respostas ao risco por parte destes motoristas. Tais limitações implicam tanto na desconsideração, quanto na sobrestimação das práticas securitárias destes atores. Ainda que alguns autores assinalem a falta de proteção policial como um fator condicionante da sua vulnerabilidade (Stenning, 1995; Haines; Cahill, 1996), há escassas referências sobre outras possíveis modalidades de segurança dos taxistas. Uma exceção notável, nesse sentido, é o trabalho de Gambetta e Hammil (2005) que aborda as práticas individuais mas não discute os procedimentos coletivos empregados pelos motoristas. Quais são estas práticas de segurança? Como elas se articulam com as redes e nódulos de governança?

Para responder estas indagações, o trabalho contrasta as práticas individuais e coletivas desses atores para evidenciar suas particularidades, efeitos e nexos de articulação. Propõe que tais práticas estruturam e são estruturadas por redes nodulares que favorecem o desenvolvimento de circuitos de conhecimento sobre segurança e risco que influencia o gerenciamento - via transmissão, recepção e operacionalização por indivíduos e grupos - de recursos e pessoas nos espaços de atividade dos taxistas. Além das seções introdutória, metodológica e contextual, o texto tem mais duas seções: uma que trata das práticas individuais, outra que aborda as práticas coletivas seguidas pelas considerações finais.



## **TRABALHO DE CAMPO**

A coleta de dados foi feita em Salvador, entre 2006 e 2009, mediante entrevistas, observação direta e análise de matérias jornalísticas. Foram realizadas 53 entrevistas distribuídas entre: 41 motoristas, 3 representantes da Superintendência de Transporte Urbano, 2 do Sindicato dos Motoristas de Táxi, 1 da Associação Metropolitana de Taxistas, 4 diretores e 2 operadoras de centrais de chamada de táxi (Nascimento, 2010).

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

Além destas entrevistas e durante a elaboração deste texto, foram realizadas mais 20 entrevistas não estruturadas com taxistas de diferentes pontos para entender melhor (Flick, 2009) seus dispositivos de segurança. A observação direta nos pontos de táxi focalizou as rotinas, número de motoristas, tempo de espera, atividades e interações entre os motoristas. Também foram examinados 90 artigos jornalísticos veiculados nos jornais Folha do São Paulo, de janeiro de 1999 a dezembro de 2009, e 193 em A Tarde, entre 1972 e 2008. Para a análise desses materiais foram identificados temas e subtemas, e construídas categorias específicas.

## **BREVE PANORAMA DA ATIVIDADE**

Em Salvador, a terceira maior cidade brasileira, existem quase 7.000 táxis, correspondentes a 14 mil motoristas licenciados, mais um número aproximado de 3.000 táxis irregulares (com licença vencida) e clandestinos (sem licença para operarem). Destas permissões concedidas, 6.804 são para motoristas autônomos e 192 para treze empresas de táxi (Nascimento, 2010).

Estes motoristas são, na sua grande maioria, homens negros-mestiços, com idade entre 21 e 67 anos, escolaridade



média e casados (Paes-Machado; Noronha, 2002; Nascimento, 2010). Vistos como pessoas "sem educação" ou de *status* social modesto, muitos já trabalharam como motoristas de ônibus e caminhões. Ao lado destes, vem os trabalhadores saídos de empresas industriais e comerciais, aposentados, jovens que não encontraram melhor inserção no mercado de trabalho. Também tem aqueles que trabalham como taxistas em tempo parcial ("bico") porque são funcionários públicos, policiais, bancários, comerciantes, vendedores, vigilantes e estudantes. As jornadas de trabalho variam de seis a 24 horas, de domingo a domingo ou com descanso uma vez por semana, a depender das condições econômicas.

Os taxistas dividem-se em proprietários – autônomos ou empresas – e não proprietários (ou auxiliares) que trabalham para os anteriores e constituem o estrato mais vulnerável da ocupação. Entre os proprietários há os que possuem alvará (ou placa) e os que alugam o alvará de terceiros para rodarem com veículos próprios. Estas divisões se desdobram na separação entre taxistas comuns – que operam com taxímetros - e especiais, que trabalham com corridas tabeladas, convênios, cartões de crédito, etc.. Estes últimos, conhecidos como a elite da ocupação, integram as cooperativas que controlam pontos de táxi rendosos como aeroporto, *shopping malls*, hotéis de luxo, mercados e outros. Ainda entre os proprietários, estão os taxistas irregulares e clandestinos já mencionados. Estes últimos, por sua vez, diferenciam-se em motoristas "particulares" que trabalham com passageiros determinados e "biscateiros" que oferecem seus serviços nos pontos de táxi. Apesar da situação econômica destes ser muito menos confortável do que a dos cooperativados há indícios que seu trabalho, em pontos fixos e com clientela fixa, também reduz sua exposição às ameaças e perigos.

## DIFERENCIAÇÃO E VITIMIZAÇÃO

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

Sob esta perspectiva, os processos sociais de vitimização dos taxistas estão relacionados com a estrutura da ocupação (Stenning, 1995; Niosh, 1996), o déficit de vigilância e as disparidades de recursos para evitar e gerenciar riscos. Tais disparidades incluem a transferência informal de riscos de



vitimização pelos proprietários para os não proprietários. As pressões financeiras sobre estes, resultantes do excesso de táxis na cidade e do pagamento de diárias elevadas, fazem com que eles aumentem as jornadas de trabalho, operem, em especial, os mais jovens em horários noturnos e de madrugada, e negligenciem sua segurança. Estas condições também tornam esse segmento mais vulnerável aos adoecimentos, acidentes de trânsito e envolvimento em atividades ilícitas (Nascimento, 2010; Misse, 1997; Telles, 2010).

Os taxistas são alvos de agressões verbais de motoristas no trânsito e colegas, de sonegação de pagamentos de corridas (“calote” ou “birro”) por passageiros comuns e roubos por assaltantes oportunistas e profissionais. Enquanto as agressões verbais derivam da incivilidade do trânsito e das disputas com colegas, a sonegação de pagamentos é praticada por passageiros sem dinheiro e mesmo delinquentes. Os roubos, que visam o dinheiro, telefones celulares, DVDs, GPS, aparelhos de música, e os próprios carros são cometidos por delinquentes que se disfarçam de passageiros ou agem de fora do táxi, forçando a entrada ou assaltando sem ingressar no veículo (Paes-Machado, 2005; Nascimento, 2010). Vale acrescentar que os taxistas são muito visados por assaltantes, pois seguem carregando, ao contrário de outros segmentos sociais, dinheiro vivo. Quanto aos roubos dos carros, estes são feitos para desmanche e venda de peças (Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2009), prática de outros delitos e fugas, e podem ser acompanhados pelo sequestro dos motoristas.

Enquanto todos os entrevistados do presente estudo sofreram calote, 56,10% deles foram roubados, 36,59% tiveram o carro roubado e 12,20% foram roubados mediante sequestro. Já em um estudo mais amplo, com 527 taxistas de Salvador (Paes-Machado; Noronha, 2002), as ofensas e xingamentos e a sonegação de pagamento atingiram, respectivamente, metade e mais da metade dos entrevistados dos distintos subgrupos de motoristas. Por sua vez, o roubo incidiu mais sobre os motoristas não proprietários (26,3%) do que sobre os proprietários (17,6 %). Os não proprietários também estão na frente dos proprietários nos quesitos de extorsão (10,5 % e 6,4 %), ameaças (15,1 % e 3,8 %) e agressões físicas (6,8 % e 3,6 %) (Tabela 1).



**Tabela 1. Condições de Trabalho e Vitimização de Taxistas, Salvador, 2002**

	Ofensa e xingamento	Calote	Extorsão	Ameaça	Roubo	Agressão Física
Proprietários	40.60	57.50	6.40	3.80	17.60	3.60
Não proprietaries	50.40	53.40	10.50	15.10	26.30	6.80

Fonte: Paes-Machado e Noronha, 2002.

No que se refere à taxa de homicídios por 10000 motoristas de táxi, ela atingiu 6,2 em 2006, com queda para 2,2 em 2007 e aumento para 3,1 em 2008. Nestes mesmos anos, as taxas de homicídios por 100000 habitantes na cidade, alcançaram 45,7 (2006), 50,4 (2007) e 63,3 (2008). Se uma parte das mortes dos motoristas foi atribuída, pela mídia impressa, às reações contra roubos e sequestros, a outra parte não esclarecida pode ter sido decorrente da escalada de retaliações entre taxistas e delinquentes, e de disputas violentas ligadas ao envolvimento dos primeiros em atividades ilícitas, um ponto crucial que não será tratado neste trabalho.

### **PRÁTICAS INDIVIDUAIS DE SEGURANÇA**

Estas práticas são as mais comuns na atividade dos taxistas, em especial, entre os que pegam passageiros nas ruas. Elas são implementadas no aqui e agora dos deslocamentos e encontros profissionais frequentes e fugazes - nas vias públicas, pontos e microespaços dos táxis -, segundo normas que também orientam as práticas coletivas: a sobrevivência na ocupação, a redução da insegurança e a demonstração de coragem e força masculinas (Herbert, 1997). Cada uma destas normas contribui para as avaliações dos espaços de atividades e formas de mobilização dos atores para controlá-los (1997).

Em outros termos, os motoristas devem pensar à frente, de um modo antecipatório, sobre risco para poder gerenciá-lo e preveni-lo, o que inclui responder prontamente aos comportamentos de uma ampla gama de estranhos (Reiner, 2004). Como cada taxista é um agente de segurança ou nódulo, ele é capaz de extrair, à medida que navega pelo tempo e pelo espaço, técnicas de um repertório de gestão de risco, assim como de criar novos repertórios. Nesse sentido, eles nutrem e são nutridos pela inteligência ou processamento ativo de informações - de cima para baixo e vice versa, e lateral - para resolver problemas (Gregory, 1997). Enquanto a vertente



potencial desta inteligência consiste em conhecimento acumulado do passado e incorporado em padrões, a vertente cinética envolve a aprendizagem pela descoberta e teste (Gregory, 1997) visando à captação de sinais relevantes de advertência e adequação de seus comportamentos a eles, incluindo a comunicação de condutas apropriadas aos demais (Ingold, 2000). As práticas individuais de segurança são a seleção espacial, a triagem populacional e a filtragem pessoal, incluindo o monitoramento, de passageiros e a oposição aos atacantes

#### Seleção Espacial

Conduzindo seus táxis no *continuum* urbano, os motoristas transitam nas intersecções de um universo com fronteiras fluidas que eles delimitam com base na construção e marcação dos seus espaços de atividade (Herbert, 1997; Crawford, 1997; St. Jean, 2007).

Sob esta perspectiva, eles recusam passageiros em locais pouco movimentados, pouco iluminados e mal afamados que, como veremos adiante, aumentam as chances de encontros perigosos (Linger, 1992; Paes-Machado; Levenstein, 2004). Isso se aplica tanto às áreas centrais quanto aos bairros populares ou periféricos. Mesmo que façam ponto, durante o dia, em algumas destas áreas, eles as evitam, salvo em circunstâncias determinadas, no turno noturno pelas alterações das atividades, público (Kinney, 2010) e vigilância: *Faço ponto ali na Avenida V durante o dia, mas à noite só vou lá se algum cliente me chamar ou para levar alguém. Pegar passageiro de lá é perigoso, mas só à noite, durante o dia é beleza!* (JG, 45 anos, auxiliar).

Lugares com pouca luz são igualmente complicados, pois impedem a visualização dos sinais de risco e o esquema de percepção se debilita. A penumbra noturna, onde todos os gatos são pardos, favorece a generalização que limita a inteligência dos membros das redes. No escuro, então, como categorizar os maus gatos se todos são pardos? Neste jogo de luz e sombra – vulnerabilidade e risco apreendidos - é preciso de luz para haver nuances e poder, enfim, identificar tipos suspeitos: *Era umas dez horas da noite, na avenida XB, e uma mulher acionou o táxi. Ela estava aparentemente sozinha. Quando parei, ela entrou e mais dois caras saíram não se sabe de onde e entraram no carro. Não deu outra anunciaram o assalto. Levaram o dinheiro, celular* (PI, 45 anos, auxiliar). Além da condição feminina da passageira confundir o taxista, a pouca luminosidade do local facilitou a ocultação e manobra dos seus dois comparsas para entrarem no táxi e roubarem o motorista.

Para os sensores dos motoristas o local de destino também é um ponto crítico. Dependendo do bairro, os taxistas recusam corridas até para mulheres, supostamente mais confiáveis, com negativas explícitas ou desculpas: *Outro dia*



*chegou uma mulher jovem, até simpática, e queria ir para o Bairro BD. Fiquei desconfiado e disse a ela que estava esperando um cliente* (MJ, 56 anos, taxista). **2** Nem mesmo as frequentes reclamações de passageiros recusados ao serviço de fiscalização municipal, logram mudar essa atitude: *Olha, pra mim é proibido levar passageiro para algumas ruas [nomes de ruas]. Só doido vai lá. Já fui, não vou mais* (MA, 50 anos, taxista). **3** A confiança é perturbada ou desfeita quando uma súbita alteração de roteiro busca redirecionar a corrida para áreas pobres ou de má reputação (Gambetta; Hammil, 2005; Moreira de Carvalho; Corso Pereira, 2006).

Tal seletividade espacial, contudo, nem sempre dá certo. De um lado, a proximidade espacial - as passagens e pontos de intercessão (Brantingham; Brantingham, 2010) - entre áreas supostamente seguras e inseguras possibilita que passageiros peçam corrida para um tipo de área quando sua intenção, boa ou má, é chegarem no outro. Ademais, a intensa mobilidade intraurbana do crime facilita que predadores peçam corridas em locais insuspeitos para áreas igualmente insuspeitas onde atacam os taxistas. Este foi o caso de dois delinquentes que se aproximaram de um posto de polícia para pedir corrida e depois assaltar o motorista. De outro lado, a lucratividade de algumas destas corridas, por elas serem para locais distantes, facilita sua aceitação. Afinal, o risco é uma oportunidade, em se tratando do neoliberalismo.

Contudo, como as condutas de aceitação e aversão ao risco variam entre os subgrupos de taxistas, conforme foi apontado, o passageiro recusado - assim como o risco por ele representado - pode ser transferido para colegas necessitados e "gananciosos", que buscam aumentar seus rendimentos sem as devidas precauções: *Quando pedem uma corrida para um desses lugares, eu passo pro colega, arrumo uma desculpa e saio de baixo* (BT, 42 anos, taxista). Mas, como dificilmente a aceitação de risco é incondicional (Rhodes, 1997), até estes motoristas estabelecem condições para tais corridas - como o horário e o local até onde vão chegar - e adotam precauções no retorno.

De modo geral, os motoristas rodam durante o dia e dificilmente em horários noturnos e madrugada: *Durante o dia a gente roda pela cidade, mesmo nos bairros perigosos, mas à noite nem pensar* (MJ, 56 anos, taxista). Importantes exceções, nesse sentido, são representadas por motoristas não proprietários, necessitados e jovens, ou membros de cooperativas e associações que, respectivamente, aceitam riscos ou contam com meios para evita-los. Segundo, os taxistas determinam, mesmo sob reclamação do passageiro, o local até onde será feito o transporte, definindo, preferencialmente, o final do destino na via principal. É um modo de evitar desvantagens ecológicas representadas por ruas acidentadas e estreitas, becos e vielas, muito comuns na



cidade, que reduzem a automobilidade e aumentam a vulnerabilidade: *Não dá para dar partida e sair em uma velocidade que facilite a fuga do local* (VT, 56 anos, auxiliar). Ao lado disso e do desconhecimento para trafegar nestas áreas, a presença de suspeitos não permite sair do veículo e fugir a pé.

Tais corridas exigem investimentos táticos e psicológicos adicionais. Além do jogo de sempre, de identificar o risco no usuário, o motorista, como um auditor, conserva a atenção no entorno, rastreando as ruas para identificar ameaças e perigos como gente com arma em punho nas vias públicas (Lysaght; Basten, 2003; Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2009). **4** Também dependendo da área, o maior problema é o retorno da corrida. Como retornar com segurança se o próprio passageiro era seu salvo-conduto? Assim como ele emprega sua inteligência para sobreviver no mundo inseguro das ruas, reconhece nas redes criminosas a mesma competência de decifração. Sem passageiro no carro, ele pode sugerir estar ali desempenhando outro papel e se tornará alvo do raio-x da delinquência local.

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

A inteligência intensifica a cautela e eles circulam com os vidros dos carros fechados e as portas travadas, conduzindo em velocidade que não chame atenção, evitando buzinar e olhar para dentro de casas e bares, parando somente em último caso e não pegando passageiros: *Levar uma pessoa conhecida ou até que a gente não conheça, a gente leva. Mas, quando chega lá no bairro 'boca quente' aí é sair de fininho, pra não ser visto. E pedir a Deus pra sair logo* (JR, 27 anos, taxista). Enfim, a percepção das paisagens da segurança desde esse ponto de vista móvel, complementa a percepção delas a partir das paradas de táxi, favorecendo o acúmulo de informações e o fortalecimento das redes.

#### Triagem Populacional

Esta triagem envolve definições de indivíduos e grupos como perigosos e evitáveis (Suttles, 1968; Smith, 1986) segundo padrões de inteligência potencial que refletem a estrutura de poder da sociedade e a forma como esta é filtrada pela atividade (Gregory, 1997; Reiner, 2004) dos motoristas. Tal triagem é feita a partir da visualização de traços extrínsecos, facilmente identificáveis, dos usuários e das várias



combinações entre eles (Smith, 1986; Gambetta; Hammil, 2005).

Nessa linha atuarial, os motoristas evitam pegar passageiros jovens, adolescentes, do sexo masculino e em grupo. Contudo, tendo em vista que conjuntos de traços são mais relevantes do que traços isolados (Gambetta; Hammil, 2005), os passageiros com mais chances de serem recusados assemelham-se aos estereótipos policiais (Reiner, 2004): além de homens jovens e pobres, negros, mal vestidos ou com trajes esportivos: *Negros, mal vestidos, aparência de doido ou que entram assim depressa no carro sem que a gente tenha chance de negar a corrida, aí pode esperar que vai ser um 'birro'* [sonegação de pagamento]. Assim, chamou atenção de um dos pesquisadores, certa feita, a advertência de um motorista que "não parava o carro para qualquer mão negra estendida na rua". A sentença provocou perplexidade tanto porque quem a vocalizou integra uma categoria profissional composta majoritariamente de negros-mestiços, como por reverberar a tônica cruel da cor da pele dos usuários. "Qualquer mão negra" remete ao acirramento das tensões raciais resultantes da ansiedade associada ao crime e da mobilidade social. À medida que modifica os lugares e imagens da população negra no espaço fícosocial, a mobilidade precipita reações de estranhamento e hostilidade como estas.

Com respeito ao estilo cultural, os taxistas suspeitam de passageiros com cabelos trançados e roupas folgadas que sugerem a ocultação de armas (Paes-Machado; Levenstein, 2004). A desconfiança se estende a chapéus e bonés usados para cobrir o rosto (Gambetta; Hammil, 2005), e às sacolas e mochilas: *Não permito que o passageiro entre com mochila nas costas. Ele pode muito bem esconder uma arma* (EP, 38 anos, auxiliar). Em certas situações, os taxistas, atuando como agentes de segurança, pedem para revistar – em busca de armas e drogas - e manter as mochilas ou sacolas dos passageiros nas costas, bem como para sentar ao lado deles para melhor vigiá-los. 5

Acostumados a associarem confiabilidade com *status* e a presença da má fé no jogo social, os motoristas acionam os mecanismos de generalização para discernir intenções. Ao lado das dificuldades perceptivas de ordem física e das ilusões cognitivas, derivadas do caráter inapropriado ou da má aplicação do conhecimento para interpretar sinais sensoriais (Gregory, 1997), estes mecanismos não captam as ambiguidades de indivíduos que parecem mas não são bons passageiros. Estamos falando de uma gama diversificada de indivíduos que, apesar ou por causa da exibição de atributos positivos de confiança - pele clara, aparência convencional, jeito de bons consumidores e mulheres -, evidenciam os limites dessa inteligência securitária caseira. Isto se aplica a usuários de classe média que tiram proveito do seu *status* social para



neutralizar os sensores, sonegar o pagamento das corridas e evitar reações dos motoristas.

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

Também vale para passageiros mais perigosos que investem, manipulando o estereótipo, na aparência pessoal, chegando alguns a vestir uniformes de empresas para enganar e roubar os motoristas. Outro limite dessas avaliações é o sexo e os papéis de gênero. Conquanto o aumento da participação de mulheres como coautoras ou cúmplices (“iscas”) de crimes contra taxistas venha criando restrições contra as mesmas, o fato de esta atuação ser menor do que a dos homens (Walklate, 2001) faz com que elas continuem sendo consideradas mais confiáveis. Entretanto, tal presunção que opera como viseira, termina, muitas vezes, em armadilhas. Enquanto a manobra delas acompanharem e simularem formar casais convencionais com falsos passageiros é mais conhecida e pode deixar os motoristas de sobreaviso, o mesmo parece não acontecer, por causa da pitada de sedução, em outras duas situações. Primeiramente, mulheres sozinhas que param o táxi para facilitar que terceiros, que estão no mesmo local mas fora do campo de visão dos motoristas forcem o ingresso no veículo. Segundo e no que tem sido uma prática recorrente, mulheres também sozinhas que pedem corrida para locais isolados, onde seus comparsas emboscam os taxistas (Gauthier, 2012).

#### Filtragem Individual

Dada a indisponibilidade geral de informações pessoais nesses encontros urbanos (Hannerz, 1980; Smith, 1986), antes de aceitar corridas os motoristas também examinam, ao modo de um *zoom* fotográfico, a pessoa e a circunstância da solicitação do seu serviço. Tal exame, que focaliza posturas corporais e aciona, muitas vezes, os estereótipos referidos, pode detectar, exagerar ou ignorar ameaças e perigos específicos.

A filtragem começa quando os taxistas estão circulando, parados na rua ou aguardando nos pontos de táxi. Quando os motoristas estão circulando, uma técnica utilizada, em especial, no horário noturno, é parar o carro a uma certa distância dos passageiros para melhor avaliá-los (Silva Netto, 2011). Por sua vez, quando estão nos pontos eles tem mais condições de observação. Além de disporem de mais tempo, os motoristas que transitam nesses pontos conhecem, como vimos, as rotinas dos moradores e transeuntes locais, e contam com a ajuda dos colegas para a triagem e filtragem de passageiros, como veremos adiante. O papel de observador e a necessidade de auditar os riscos se incrementam como uma função a ser agregada e compartilhada com os demais pares da



rede. Além da competência de observar, o compartilhamento de informações aumenta a coesão das redes securitárias.

Eu fico de fora do carro conversando com o colega quando estou na fila lá do Q. A gente fica ali observando o movimento. Quando chega uma pessoa para pegar o táxi a gente já estava observando antes dela chegar lá. Se a gente perceber que pode ser encrenca dá tempo despistar e recusar a corrida. Quando estou no ponto do shopping S [uma área de classe média] fico tranquilo, posso até ficar dentro do táxi. A clientela lá é boa. A gente às vezes se engana, mas a maioria das vezes dá certo (MJ, 56 anos, taxista).

No jogo entre as dimensões simultâneas do ver e do olhar, enquanto o primeiro cria a cena, o segundo organiza a perspectiva e estrutura a cena (Correia, 2012), cujo centro é o "modo de chegar" e a "cara" do passageiro: a abordagem, o rosto e o olhar, e outros meios de expressão. Entre os passageiros mal vistos estão aqueles que apresentam sinais de imprevisibilidade, que chegam correndo e assustados, ou demonstram irritabilidade, impaciência e confusão mental: *O sujeito que fez coisa errada às vezes chega correndo, com pressa, entra no táxi com cara de medo, a gente pensa logo que praticou alguma coisa errada e está fugindo. Sempre que possível recusamos a corrida* (LI, 42 anos, taxista).

Quando os passageiros estão próximos e podem ser vistos em detalhe, a atenção se volta para o rosto e o olhar como lócus da expressividade e metáforas da decifração. Ao agirem assim, eles supõem, como muitos, que o rosto é um revelador das intenções e condutas do outro. Daí que a atitude de ocultar o rosto durante a interação produza desengajamento e desconfiança: *quem vem com boas intenções não precisa esconder o rosto. Se quer esconder é para não ser visto, reconhecido. Não é boa coisa* (ET, 41 anos, taxista). Novamente aqui, os motoristas antipatizam com chapéus e bonés que facilitam o anonimato dos portadores. Por sua vez, o olhar que compõe, mas guarda autonomia em relação ao rosto, também é objeto de um escrutínio específico: *Olhar no olho é importante para verificar as intenções do passageiro. Aquele que fica fugindo ao olhar para ele dá para ficar desconfiado* (RA, 55 anos, taxista auxiliar). Por isto, a atitude do passageiro de "fugir" do olhar ou "olhar com medo" é interpretada como um mau sinal, um motivo de alerta e uma justificativa para negar ou interromper uma corrida: *Eu gosto de olhar bem nos olhos do passageiro. E quando ele foge o olhar ou se esconde fico desconfiado, pois quem não tem nada a esconder encara a pessoa. E homem, principalmente, que tem boa intenção olha sem medo. A gente percebe a intenção pelo olhar* (FR, 60 anos, taxista). Ora, além de gestos idênticos terem significados diferentes em contextos distintos, as possibilidades de manipulação de impressões via autocontrole ou desempenho competente de papéis confundem os mais finos observadores.



Nos casos de avaliações insuficientes ou desconfianças persistentes, esse exame converte-se em monitoramento. Este acontece logo que os passageiros ingressam no micro espaço do táxi e estabelecem uma copresença com os motoristas, que os tornam mais acessíveis, disponíveis e sujeitos a mais avaliações (Goffman, 1963). 6 Tal procedimento, que pode desencadear medidas de segurança adicionais, passa por mais observações e verbalizações. 7 Auxiliado pelo espelho retrovisor, o motorista busca "sentir o clima" do passageiro: *Observo pelo retrovisor, puxo conversa, pois aí eu consigo saber qual é a do cara. Se ele não conversar eu fico mais ligado* (NM, 40 anos, taxista). Em certos casos, o passageiro muito calado, que entra no carro, diz o destino desejado e não alimenta conversa, gera desconforto e, dependendo do caso, suspeita: *Boto o olho ... quando [o passageiro] está dentro do carro procuro conversar. Quando o cara é vagabundo ele não conversa, fica olhando para os lados, eu desconfio e fico ligado* (NI, 38 anos, taxista). Por isso que, sabendo desse escrutínio falsos passageiros mostram-se desembaraçados, mantendo conversas normais e, em um caso relatado, mencionando a ida à igreja antes de assaltar o motorista.

Nas corridas mal-assombradas (*haunted rides*), nas quais o motorista já começa desconfiado, ele tem mais razão para interpelar o passageiro (Silva Netto, 2011). 8 Mais do que outras coisas, as palavras incorporam sentimentos (Ingold, 2000) e disparam gestos. Na falta de informações substantivas, os códigos da gestualidade podem conter pistas: o motorista, desafiado pela esfinge dos riscos, tenta decifrar para não ser devorado. A *body language* constrange a oralidade e é, muitas vezes, mais reveladora. É difícil esconder, sobretudo os atacantes oportunistas, a taquicardia, a sudorese, a jugular pulsando no pescoço. Novamente, a fugacidade desses encontros, o caráter polissêmico dos gestos, o autocontrole individual e a competência para se metamorfosear podem comprometer esse esforço de decifração.

De qualquer modo, o alarme é disparado por passageiros que tem comportamentos e conversas estranhas, aparentam estar sob efeito de drogas, pedem mudanças de itinerário para locais julgados perigosos (Silva Netto, 2011) ou não lograram fazer o motorista, por força do estereótipo, baixar a guarda. Esta última situação foi relatada por um de nossos alunos, negro com cabelo trançado, que, em uma corrida noturna, foi obrigado a sair do táxi em um local ermo por uma suspeita injustificada. Ou seja, quando ficam contrariados ou alarmados os motoristas usam o expediente de encerrar a corrida, muitas vezes de forma abrupta, e pedir aos passageiros para pagarem o que devem e sair do carro. Para tanto, eles param em locais frequentados pelo público, taxistas e policiais para prevenir e responder, como vimos, às possíveis reações negativas dos usuários descartados.



### Oposição

Um dos limites de eficácia dessa gestão de risco são os encontros perigosos com delinquentes, onde os motoristas ao tentarem reverter o curso dos eventos podem agravar a sua vitimização. Daí que de todas as práticas individuais examinadas, a oposição (Felson, 2006) seja a mais arriscada. Ela expressa-se em fugas e lutas corporais com delinquentes nas ruas ou dentro do microespaço dos táxis.

Afora se preocuparem com falsos passageiros, os taxistas ficam atentos, assim como outros motoristas para predadores que atuam nos sinais de trânsito. As vantagens ecológicas evidentes destes espaços - a exemplo da redução da automobilidade, falta de vigilância e existência de rotas de fuga - tem contribuído para a proliferação de assaltos nos mesmos (St. Jean, 2007; Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2009). Ainda que os motoristas mantenham os vidros dos carros fechados, estes podem ser facilmente quebrados com murros, pedras ou outros meios. Sob ameaça os motoristas entregam seus pertences a assaltantes que desaparecem rapidamente ou vão buscar novas vítimas nas fileiras de carros. Como meio de gerenciamento do perigo e diminuição dos prejuízos, muitas pessoas levam consigo o chamado *kit-assalto*, composto por pequenas quantias de dinheiro (Gambetta; Hammil, 2005; Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2009) e até celulares baratos, para não frustrar os atacantes. <sup>9</sup> Mesmo arriscando serem alvejados, como assinalam muitos registros, há motoristas que empreendem fugas. Este foi o caso de um taxista que, ao perceber a aproximação de um homem armado durante a parada em um sinal de trânsito, avançou o sinal vermelho e fugiu em alta velocidade.

Quanto às reações de taxistas sob o domínio de assaltantes e sequestradores, há aqueles que aproveitam locais com movimentação de pessoas para parar e fugir do carro. As colisões intencionais também são um meio para viabilizar fugas. Por mais estranha que pareça, esta resposta é acionada para enfrentar situações igualmente extremas. Ela exige a escolha do lugar, do momento e do ângulo certos da colisão, sem esquecer a rapidez para fugir do táxi. O problema é que afora se arriscarem, os motoristas também ameaçam a integridade de terceiros.

Peguei um casal lá no D, quando chegou na avenida C eles anunciaram o assalto e quando avistei uma multidão perto de um ponto de ônibus joguei o carro contra um poste e saí correndo feito louco. Não se deve fazer isso, mas tive um pressentimento de que ia acabar em coisa ruim. Deus me ajudou naquela hora (MN, 52 anos, taxista).

A luta corporal é uma reação mais conhecida. O seu emprego é motivado por um misto de avaliações positivas das chances de sucesso, e reações emocionais (Paes-Machado; Levenstein, 2004; Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2009) em



situações desvantajosas, onde os taxistas estão muitas vezes, imobilizados na direção do veículo, sentados de costas para o agressor e desarmados. **10** Se a oposição tem resultados imprevisíveis e, por vezes, desastrosos, a não oposição recomendada pelos manuais de segurança, tampouco garante que eles saiam ilesos desses encontros indesejáveis. Mesmo colaborando com os delinquentes vários taxistas tem sido espancados e alvejados, ou tido os carros avariados por balas após entregarem seus bens (Blesa, 2012). Conquanto não tenhamos elementos para explicar tais ações, que talvez possam ser atribuídas à preparação de fugas ou mesmo à raiva, não é equivocado supor que elas inscrevem-se na escalada de retaliações entre ambas as partes.

Tão importante como a dinâmica desses encontros são as narrativas por eles geradas: os retratos falados e os relatos de precaução (*cautionary tales*) (Moore, 2009). Os retratos falados descrevem o tipo físico, modos e locais de atuação de predadores de taxistas. Tais retratos são feitos e transmitidos no calor dos eventos para alertar os colegas e, em casos de ataques repetidos, encontrar e retaliar os suspeitos. Com respeito aos relatos de precaução, estes registram as circunstâncias de ataques e as posturas dos motoristas face aos mesmos, e contribuem - ao modo de um *feedback* negativo ou autocorretivo incipiente - para o aprimoramento da inteligência securitária.

Enfim, o balanço das práticas individuais de segurança salienta a competência do taxista como um agente de segurança ou nóculo, que aciona técnicas de gestão de risco via inteligência para resolver problemas de: seleção de espaços seguros de circulação, triagem e filtragem de passageiros. Esta atividade, entretanto, é limitada pelas restrições econômicas e socioespaciais da ocupação, assim como pelas características específicas dessa inteligência.

As pressões econômicas são péssimas “conselheiras”, pois comprometem a triagem, levando os motoristas a aceitarem, apesar das contraindicações, passageiros duvidosos e corridas perigosas. É no intuito de reduzir essa pressão que os taxistas desenvolvem modalidades de transferência informal e aceitação condicional de risco entre eles. Por sua vez, os condicionantes relativos à proximidade entre áreas seguras e inseguras, e à mobilidade intraurbana da delinquência, contrabalançam o esforço para amortecer as desvantagens ecológicas dos seus espaços da atividade. É preciso frisar, no entanto, que a avaliação, desde um ponto de vista móvel, da paisagem da segurança complementa e amplia a que é feita nos pontos de táxi, qualificando os motoristas como interlocutores válidos.

Quanto aos limites da inteligência leiga, ela identifica ameaças e perigos que se encaixam nos seus estereótipos, mas gera ilusões cognitivas e não apreende riscos específicos que



fogem desses padrões. Aliás, a identificação deste tipo de risco depende de procedimentos técnicos e gerenciais especializados (Carter, 2009) que não estão ao alcance nem dos motoristas, nem da própria polícia ostensiva – também tributária de estereótipos. Na falta desses recursos, os taxistas fazem o que podem com a ajuda do "olhometro" e dos esquemas de atribuição de confiabilidade e periculosidade. Por conseguinte, eles operam com um *feedback* positivo ou autoreforçador desses padrões inespecíficos. Daí também as brechas crônicas na segurança e seu ceticismo saudável quanto à eficácia da sua farmacopeia caseira para os males da insegurança: *A gente nunca sabe quando a pessoa é de confiança ou não. As aparências nem sempre provam alguma coisa. Nessa hora temos que correr o risco. Até hoje tive sorte, mas outros colegas meus não* (MA, 45 anos, auxiliar).

Tal ceticismo, entretanto, não nega a contribuição, já assinalada, da troca e checagem de informações com outros agentes para a acuidade da inteligência securitária em tela. Ademais, nem essas nem outras práticas de segurança estão imunes às potencialidades de novas ameaças que, representadas pelas contingências empíricas, efeitos não antecipados e espirais de violência restringem a previsibilidade e demandam esforços contínuos para serem conhecidas e gerenciadas pelos agentes (Johnston; Shearing, 2003; Zedner, 2009).

### **PRÁTICAS COLETIVAS DE SEGURANÇA**

As práticas coletivas configuram campos sociais e redes parciais de relações (Hannerz, 1980) que, a exemplo das redes focalizadas (*issue networks*), são compostos por muitos participantes com elevado grau de autonomia mútua, formas diferenciadas de acesso e flutuações frequentes de contatos (Marsh; Rhodes, 1992). Em contraste com o escopo limitado das redes de segurança de grupos específicos em áreas localizadas (Johnston; Shearing, 2003; Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2010), as dos motoristas integram, por meio de um vasto sistema de comunicação e informação, dezenas de taxistas. Além disso, elas conectam-se com policiais, moradores, comerciantes e outros grupos, formando redes híbridas que retroalimentam, como veremos adiante, as atividades desenvolvidas pelos nódulos.

Conquanto as desigualdades de recursos alimentem conflitos entre os membros, as redes de taxistas apresentam uma notável sinergia. Elas são formadas por laços sobrepostos - de conhecimento, parentesco, territorialidade, filiação às cooperativas, associações e centrais de chamadas telefônicas - que incrementam o capital social. Segundo, elas compartilham orientações normativas quanto, como já vimos, à sobrevivência na ocupação, redução da insegurança e demonstração de força e coragem masculinas (Herbert, 1997). Tais orientações que



influenciam o gerenciamento de recursos e pessoas nas suas áreas de atividade (1997), permeiam as práticas coletivas de segurança: a espera estratégica, a comunicação eletrônica e a mobilização.

#### Espera Estratégica

As atividades e, por extensão, as redes de motoristas organizam-se em torno de dois eixos socioespaciais e temporais: os deslocamentos e as paradas nos pontos de taxi. Este movimento pendular entre circulação, com ou sem passageiros, e encontros com colegas de ponto proporcionam meios de observação das nuances dos espaços, socialização de informações e, como já vimos, triagem e filtragem de passageiros.

Os pontos podem ser regulamentados e informais, permanentes e sazonais, mais ou menos frequentados. O número de carros também varia. Ao lado de pontos com poucos carros, há pontos, como o aeroporto, a estação rodoviária, alguns mercados e *shopping malls* que reúnem dezenas de taxistas. Não por acaso muitos taxistas começam a jornada diária e aguardam a primeira corrida nestes locais. Outros motoristas, que iniciam a jornada rodando por locais promissores, também passam uma parte do tempo nos pontos. Mesmo os taxistas pertencentes às cooperativas e associações, e os clandestinos neles permanecem esperando chamadas telefônicas e, no caso destes últimos, buscando passageiros: *Aqui é nosso porto, paramos para descansar e desgastar menos o carro* (VM, 60 anos, proprietário). Ou, também: *é importante porque é local de trabalho. Tem passageiro, o carro não desgasta e também eu descanso* (AS, 60 anos, taxista).

Embora haja motoristas que frequentam, por conta das suas conexões pessoais, diversas paradas, o grupo permanente, formado pelos "donos de ponto" não permite o acesso a todo e qualquer taxista aos pontos por eles controlados e nos quais, em certos casos, investem na compra de telefones coletivos, computadores, etc.. Tanto mais rendoso o ponto – a exemplo do aeroporto –, quanto mais exacerbado é a disputa territorial. Disso resultam brigas, vandalismo contra carros e agressões físicas entre motoristas. **11** O desrespeito a ordem das filas de espera dos passageiros gera outros conflitos cujo apaziguamento exige esforços de mediação por parte de colegas.

Por concentrarem muitas interações entre conhecidos e estranhos, os pontos operam como caixas de ressonância da vida urbana. Eles viabilizam a transmissão e aprendizagem de conhecimento sobre riscos mediante narrativas de histórias e casos que enfatizam a sabedoria de rua (Anderson, 1990), a malícia e a habilidade para lidar com situações e tipos humanos diversos, inusitados e, por vezes, perigosos. A sociabilidade intensa e aberta desses lugares também catalisa a



formação e transformação de redes (Hannerz, 1980) e nódulos. Além disso, estas concentrações de motoristas e automóveis em espaços públicos contribuem para a representação da categoria como uma força de dissuasão e proteção (Sanders, 2005).

Os pontos são igualmente postos privilegiados de observação da paisagem local da segurança. Considerando a existência de quase 300 pontos regulamentados com 1.313 vagas, espalhados na cidade, pode-se ter uma ideia da sua capilaridade e potencial de coleta de informações. Estacionados ou transitando por eles, os motoristas vasculham seu entorno. À medida que se tornam conhecidos dos moradores, lojistas e transeuntes locais, eles mapeiam as rotinas, atividades normais e rotas de deslocamento (Brantingham; Brantingham, 2010) dessas pessoas. Tal atividade tem, pelo menos, dois efeitos em termos de gerenciamento de riscos. De um lado, eles avaliam a demanda de transporte, organizam as corridas e fazem a triagem, como temos visto, dos passageiros: *Com o tempo, a gente conhece quando a pessoa é daqui e vê logo quando as coisas levantam suspeitas* (MJ, 52 anos, taxista). De outro, eles atuam como nódulos que influenciam as redes de vizinhos, regulam as condições de segurança e ajudam a manter a ordem pública nesses locais.

Percebi que tinham dois rapazes, "molecotes", rodando o mercadinho aqui do lado. Fui discretamente avisar o dono e ele chamou a viatura. Os danados sumiram quando perceberam o movimento da polícia. Desse dia em diante o dono do mercadinho sempre oferece um refrigerante e ficamos conversando. Ele me recomenda aos passageiros e eu continuo de olho na área, qualquer coisa aviso para ele (GI, 47 anos, auxiliar).

#### Comunicação Eletrônica

Tal como outros segmentos sociais que buscam limitar a insegurança, gerenciar riscos e incorporar mecanismos de controle nas suas práticas cotidianas (Garland, 2001), os taxistas acionam vários meios, em especial, a comunicação eletrônica para controlar seus espaços de circulação e os indivíduos e grupos que demandam seus serviços.

Apesar das variações dos equipamentos de comunicação, os telefones celulares, com ou sem aplicativos sofisticados, tem primazia entre os motoristas porque, entre outras coisas, potencializam estes controles. Nesse sentido e como relatou uma taxista americana a um dos pesquisadores "com este aparelho eu tenho o mundo nas minhas mãos". Entretanto, a conexão ou não destes equipamentos com as centrais de chamada telefônicas - independentes ou vinculadas às associações e cooperativas de motoristas - influencia seu alcance e eficácia para captar e filtrar passageiros, e monitorar as corridas.



Efetivamente, os motoristas que não podem ou não querem pagar pelos serviços dessas centrais de chamada (*dispatchers*), tem um raio de comunicação menor do que os que os filiados das mesmas. Enquanto a comunicação dos primeiros restringe-se aos passageiros conhecidos e colegas de ponto de táxi, os motoristas conectados com as centrais podem contatar um círculo maior de passageiros e taxistas.

Ao modo de um filtro de proteção, estas centrais atendem e encaminham as demandas dos passageiros para seus filiados. De forma simultânea, todos os membros recebem o chamado do serviço. Aqueles que se encontram nas proximidades do endereço do cliente comunicam à central que vão atender à chamada. Nessa situação, o taxista não precisa avaliar a demanda para aceitar ou recusar a corrida até porque muitos passageiros já estão cadastrados.

Os taxistas filiados também contam com a vantagem das suas corridas serem monitoradas do começo ao fim. Para isto, as centrais usam códigos para nomear motoristas, tipos de ocorrência, serviços públicos, etc.. Caso o motorista não comunique o final da corrida, a central entra em contato com ele para saber sua situação e localização. Ainda que nas situações de roubos e sequestros os taxistas sejam forçados a desligar o rádio, não atender seus celulares e não emitir sinais luminosos com os faróis, o fato de eles ficarem desconectados ou manifestarem atitudes consideradas estranhas pelos colegas em trânsito, é suficiente para estes acionarem a central e outros motoristas para novos procedimentos. Essas evidências sobre o papel das centrais na coordenação, geração e articulação de atividades de gestão de risco, autorizam pensar que elas operam como nódulos de governança da segurança da suas redes de filiados e, indiretamente, de outras redes de taxistas.

Mas, como esses mesmos equipamentos de comunicação são acionados pela delinquência para consumir ações contra seus alvos (Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2009), a proteção viabilizada por eles não pode ser exagerada: *Tinha dois marginais que estavam assaltando taxistas sempre do mesmo jeito; pegavam corrida para aeroporto e chamavam pelo rádio no S [bairro]. Cada um dia ele falava um nome diferente e endereço diferente. Foram mais de dez assaltos em cinco meses* (TE, 48 anos, taxista). Do mesmo modo, um assaltante usou seu celular para identificar e roubar, dentro da modalidade conhecida como "saidinha bancária", um taxista que fez um saque, e depois fugiu em uma motocicleta de um comparsa que o aguardava em um local previamente combinado (LE, 45 anos, auxiliar).

#### Mobilização

Se as práticas da espera estratégica e da comunicação eletrônica envolvem a formação de nódulos, é na mobilização dos motoristas que pode-se perceber, de modo mais claro, a ativação e condensação dessa governança. As formas



assumidas pela mobilização são: a escolta de motoristas, a busca de carros roubados e o resgate de vítimas, o apoio em conflitos interpessoais e os linchamentos esporádicos de suspeitos de incivildades e crimes contra os taxistas.<sup>12</sup>

A escolta de motoristas acontece quando estes decidem transportar passageiros duvidosos para não perder dinheiro, mas avisam aos colegas, como já vimos, para “ficarem de olho” na situação. São estes taxistas que seguem o carro e mantém contato com o motorista até o fim da corrida. Caso o passageiro resolva “aprontar,” os colegas acionam os protocolos específicos do núcleo. Por sua vez, a busca de carros roubados de colegas também começa por iniciativa de conhecidos da vítima, e na sequência incorpora outros taxistas dispostos a participar seja por expectativas de reciprocidade, seja por desejo de aventura.

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

Efetivamente, apesar do individualismo e da competitividade entre os membros da categoria, muitos motoristas manifestam disponibilidade e prontidão para dar força aos colegas nestes e em outros apuros. Para isto, eles intensificam a atenção, trocam informações via comunicação eletrônica, como vimos antes, e multiplicam diligências para identificar e verificar as ocorrências, e apoiar às vítimas.

As situações de conflito entre taxistas, passageiros e mesmo motoristas comuns, igualmente motivam o apoio aos colegas. Tratando-se de uma categoria integrada por profissionais “durões” não é raro que estes ajam de modo agressivo contra os adversários. Isto foi o que sucedeu em outra cidade da região após três passageiros jovens, julgados suspeitos e descartados pelo motorista, não pagarem pelo trecho da corrida e, ainda por cima, jogarem uma pedra no para-brisa do carro. Em um revide desproporcional, típico do que chamamos de comunidades ofensivas, o taxista sacou sua arma, atirou e feriu dois deles e seguiu em perseguição, acompanhado pelos colegas de ponto de táxi, do terceiro que tinha fugido (Julien Zeppetella, comunicação pessoal, 25/05/2012).

O linchamento é um momento agenciador (*agentive moment*) que converte as vulnerabilidades dos sujeitos em práticas de inscrição de signos de poder e desvio no corpo dos



seus alvos (Godoy, 2006; Johnston, 1996; Cerqueira; Noronha, 2006; Pratten, 2007; Adorno, 2010). Sob justificativas claras ou ambíguas relativas à inoperância da polícia e importância da autoajuda em matéria de justiça, grupos de motoristas vigilantes empreendem ações vistas como um meio coletivo, rápido e eficiente de punição.

A gente conta sempre com a polícia, eles até demonstram boa vontade em ajudar, mas são limitados também. Dificilmente a gente encontra coisas que foram roubadas. E quando maltratam ou matam um colega, aí o grupo se agita e, se puder não espera pela polícia não (MJ, 56 anos, taxista).

Como proceder neste conflito sobre assuntos de vida e morte se a presença do governo estatal, alvo da agressão, é intermitente? Os motoristas deslocam sua hostilidade para objetos representativos e simbólicos, mas reais, concretos e equivalentes, do Estado a quem se quer atingir. A invasão dramática de prédios oficiais, a ocupação de espaços comuns, os atos de vandalismo contém um quantum de catarse que serve para vocalizar sua sensação de desamparo e desassossego, alertar às autoridades públicas que promovam a segurança, e ainda para deixar claro aos predadores potenciais o custo elevado de ataques aos motoristas.

Junto aos linchamentos discretos, longe do público e sem confronto com as autoridades, há ações espetaculares como a ocorrida em outra cidade do estado da Bahia, em 2004. Neste evento, taxistas invadiram uma delegacia, retiraram um suspeito de assassinato de um motorista que ali se encontrava preso, e depois o amarraram, arrastaram em um carro e mataram (*A Tarde*, 03.02.2004). Nessas empreitadas, todos são bem vindos, até os novatos que costumam ser maltratados pelos veteranos: *Nessa hora* [quando um motorista é morto] *todos os taxistas se unem. Não tem paraguaião* [taxista novato], *nem elite. Todos ajudam na busca e auxiliam no trabalho da polícia na busca do assassino* (CG, 55 anos, taxista).

A captura de suspeitos pode ser por flagrante ou uma busca específica. O flagrante é exemplificado pela captura de um casal de passageiros que, ao pedir para mudar o destino da corrida para um bairro mal visto, despertou desconfiança e levou a que o taxista, em um surto paranoico, acionasse por telefone seus colegas que, prontamente, interceptaram o carro e iniciaram o linchamento (blog *Plantão de polícia*, 16/05/2012). Trata-se de mais uma forma de deslocamento da hostilidade, que evidencia a celeridade perigosa dessa justiça de rua. Quanto à busca específica, algumas evidências mostram que a "caçada", como demonstração de força e coragem masculinas, começa por iniciativa de taxistas mais decididos e conhecidos da vítima e passa, em seguida, a envolver grupos maiores.



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

Com respeito à participação de policiais, estes agem como agentes públicos e privados. De um lado, como agentes públicos eles participam da busca dos suspeitos mas impedem que os taxistas "acabem" com aqueles, sobretudo nas situações em que a captura foi presenciada por terceiros e pode implicar em responsabilização. De outro, como colegas taxistas e conhecidos que integram as redes e nódulos expandidos, os policiais fornecem e checam informações. Nesse sentido, há indícios que além dessa troca, eles omitem-se, por impotência ou simpatia, em relação aos atos de linchamentos, ou mesmo entregam os suspeitos aos perseguidores.

Tinha dois marginais que estavam assaltando taxistas sempre do mesmo jeito, pegavam no S corrida para aeroporto e chamavam pelo rádio. Cada dia ele falava um nome e endereço diferente. Foram mais de dez assaltos em cinco meses. Começamos a perceber que era o mesmo cara. Um dia a gente pegou. Eu chamei a polícia, mas dizem que um grupo de taxistas chegou antes da polícia e levou os dois para as dunas lá em A e lá bateram ... e dizem que enterraram os dois vivos (TE, 48, anos, taxista).

O balanço das práticas coletivas de segurança mostra que elas estruturam e são estruturadas por redes nodulares que combinam esforços para a produção de efeitos desejados. Tais esforços são a seleção de espaços seguros de circulação, a triagem e a filtragem presencial e telefônica de passageiros, a mobilização em prol de colegas em dificuldade e da punição de suspeitos de ataques predatórios. Sob esta perspectiva, a existência de uma grande rede social mantida por laços ocupacionais e simbólicos comuns, favorece o desenvolvimento de circuitos de conhecimento sobre segurança e risco que é transmitido, recebido e operacionalizado pelos nódulos individuais e expandidos. O pertencimento ao grupo, que facilita e empodera os indivíduos, é o que conta.

Estes procedimentos igualmente expressam a centralidade do território nas avaliações e formas de mobilização dos atores para controlá-lo (Herbert, 1997). Coerente com a capacidade de penetração e controle do espaço (1977) dos motoristas, as práticas são referidas ou projetadas nos indivíduos e grupos que naquele demandam seus serviços. Por exemplo, as evidências sugerem que a espera estratégica



nos pontos de táxi, em especial, nos mais rendosos, reduz a necessidade de pegar usuários nas ruas e melhora a triagem e filtragem dos passageiros. Nesse sentido, ela funciona como um amortecedor ecológico (*ecologic buffer*) das ameaças e perigos nas suas áreas de atividade (Paes-Machado; Riccio-Oliveira, 2009). Ainda nos pontos de táxi, é possível observar a formação de nódulos que influenciam as redes de moradores e lojistas, regulam as condições de segurança e ajudam a manter a ordem pública nesses locais.

Dignos de nota são os efeitos simbólicos das aglomerações cotidianas de taxistas e dos seus automóveis nesses espaços públicos. Tais efeitos reforçam a representação dessa categoria heterogênea como um grupo coeso e uma força de dissuasão e proteção. Por sua vez, a comunicação eletrônica replica, multiplica e potencializa as redes, assim como facilita, no caso da comunicação via centrais de chamada telefônica, a captação de passageiros, a filtragem de chamadas, o monitoramento das corridas e o resgate de vítimas. Tais atividades qualificam estas centrais como nódulos de segurança das suas redes de filiados e, indiretamente, de outras redes de taxistas.

Entretanto, é nas formas de mobilização que percebe-se, de modo mais claro, a proliferação, no tecido molecular das redes, de nódulos expandidos de governança da segurança. Dada a sinergia entre as redes, a mobilização é uma oportunidade para elas descarregarem seu potencial e suas demandas de atuação realizadora naqueles arranjos executivos, pois é preciso, afinal de contas, fazer coisas, tomar decisões e assumir tarefas inadiáveis em termos de gestão do risco e da segurança.

As atuações desses nódulos expandidos – e híbridos – evidenciam ainda a triangulação, troca e checagem de informações, servindo para o aprofundamento da inteligência e agilização da tomada de decisões. Também há atuações que dissolvem os limites entre, de um lado, a prevenção proativa de riscos e a punição reativa, e de outro, entre as comunidades defensivas e ofensivas. A reação punitiva radicaliza o componente de dissuasão presente em outras práticas, configurando uma promoção negativa da segurança. Entendendo, porém, que tal uso não é uma exclusividade desses motoristas, pois está amplamente disseminado entre outras governanças estatais e privadas da segurança, cabe enfatizar que o grande desafio para todas elas é a pacificação e democratização da regulação do crime.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A insegurança e, em contraste, as práticas de segurança dos taxistas nas suas redes tem sido longamente ignoradas. Apesar de parecerem um tópico marginal e obscuro para os



criminólogos, elas são relevantes por várias razões. Para a criminologia ambiental, por exemplo, a análise dessas práticas nas passagens (ou condutores espaciais) remete às atividades que conectam nós e *hubs* nos cenários urbanos, e contribuem para pensar as modalidades espaciais assumidas pela governança da segurança.

As nuances dessas práticas cotidianas apontam, portanto, para uma concepção dinâmica do espaço e do gerenciamento de risco. De um lado, os taxistas devem pensar à frente, de um modo antecipatório, sobre risco para poder gerenciá-lo e preveni-lo; de outro, a sua grande mobilidade socioespacial os leva à adequação, a cada momento e em cada espaço, da sua bateria de práticas de gerenciamento: a seleção de espaços seguros de circulação, a triagem e filtragem de passageiros, a mobilização para apoiar colegas em dificuldades e punir suspeitos de ataques predatórios e, no extremo, a oposição individual aos atacantes.

Este gerenciamento, contudo, não depende apenas das decisões dos atores. Ele pode ser comprometido pela necessidade de ganhar dinheiro e, em especial, sobreviver na ocupação. Por isso, eles frequentemente arriscam e sabem que arriscam. Ademais, as disparidades de recursos, que tem sido apontadas pelos estudiosos da governança da segurança, estão muito presentes aqui. Enquanto o segmento superior da ocupação pode bancar a evitação de risco, a maioria dos motoristas não. Para os que não transferem riscos, nem atuam em bolhas de segurança a situação é outra. Entre eles, o jogo duro da sobrevivência gera condutas pendulares e, até certo ponto, erráticas - de ora levantar, ora baixar a guarda em relação aos usuários -, que cobram um preço amargo, traumático e, às vezes, trágico. Daí o sentimento agudo de vulnerabilidade e o revanchismo agudo desses profissionais que estão na origem das suas práticas vigilantistas.

As práticas cotidianas remetem às relações entre redes e nós que permeiam a governança da segurança. À semelhança de redes de pescadores que alternam malhas seguras de nós firmes e compactos, as redes e nós em tela alternam na densidade e qualidade de interações sociais entre seus integrantes. As malhas mais leves e fluidas, os nós mais densos e compactos. A intermitência entre as duas densidades pode ser caracterizada como grau de autoridade a serviço de uma mesma ação de governança. Afinal, as malhas das redes são mais numerosas, extensas, flexíveis, sempre equilibrando a imersão e a emersão - a capacidade de aprofundamento, flutuação e marcação do seu lugar nos cursos de ação -, pois seu negócio é por em relação, captar e disseminar informações acerca dos enigmas da segurança e do risco.

Desse ponto de vista, as redes nodulares jogam um papel fundamental na produção, acumulação e



operacionalização de inteligência securitária leiga, uma noção que amplia as de saber local (Johnston; Shearing, 2003) e conhecimento da ecologia urbana (St. Jean, 2007), sem se confundir com a de mapa cognitivo (Reiner, 2004). Parecida com este quanto à sensibilidade social e ao uso recorrente da estereotipagem - para lidar com sinais de perturbação, perigos potenciais e tipos suspeitos (2004) -, a inteligência em questão supõe uma familiaridade dos agentes com o mundo em que estão imersos que dispensa o recurso aos mapas (Ingold, 2000).

Com lentes sistêmicas, podemos dizer que esta inteligência leiga é constituída de sinapses de percepção de cenários e atores urbanos. Ainda que use e abuse do estereótipo, gerando acertos e desacertos, ela é mais do que isto. Tal inteligência extrai informações sobre a paisagem urbana da segurança e é beneficiária da triangulação, troca e checagem de informações com outras redes sociais, o que contrabalança, em parte, aquelas limitações. Em outros termos, como observadores privilegiados de um ponto de vista móvel, com perspectiva do que está a sua frente, mas também com reminiscência de quem utiliza constantemente os espelhos retrovisores, os taxistas elaboram um saber que nutre não somente sua própria rede de segurança, mas também outras redes estatais e paraestatais. Consequentemente, esses nódulos de governança acumulam discernimentos e soluções de sobrevivência difusos, locais e eficazes que escapam ao governo estatal. Talvez resida aí a reelaboração da semântica da segurança (Johnston; Shearing, 2003; Zedner, 2009).

Contudo, em contraste com autores que pensam que os nódulos devem ser formalmente instituídos e estruturados para serem eficazes (Burris, Drahos et al., 2005), enfatizamos a importância da sinergia das redes para a geração e operação desses nódulos. Sob essa perspectiva, a mobilização, positiva e negativa, dos taxistas viabiliza a proliferação, no tecido molecular das redes, desses pontos onde “amarram-se” as coisas, onde os contratos psicossociais são celebrados e as decisões tomadas. A mobilização é uma oportunidade para as redes fluírem seu potencial e suas demandas de atuação realizadora. Além de serem depositários destas demandas, os nódulos parecem devolver o tônus da autoridade às redes, recriando outros fluxos de ação e renovando a eletricidade das sinapses. Enfim, sobram indícios que os nódulos compactam os fragmentos de autoridade desprendidos das redes, refazem os elos imprescindíveis para o incremento da capacidade de resposta no campo da segurança quotidiana. Tal potência governamental, contudo, precisa ser compatibilizada com uma governança da segurança mais ampla, justa e democrática.



## NOTAS:

1. Tais concepções convergem com análises que relacionaram os repertórios variados de papéis e arranjos diversos de experiências (e recursos) com o potencial adaptativo e inovador das redes sociais (Hannerz, 1980). Ao tempo que as redes tangenciam ou atravessam os limites das instituições, elas também influenciam, em certos contextos político-institucionais, o exercício do poder (1980).

2. Estas práticas contribuem para a restrição da oferta de serviços (Anderson, 1990; Paes-Machado; Levenstein, 2004), segregação sócio-espacial (Moreira de Carvalho; Corso Pereira, 2006) e espiral de “guetização” (Crawford, 1997) dessas áreas, mas igualmente geram oportunidades para taxistas e mototaxistas que vivem e trabalham nas suas proximidades.

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

4. Cf. depoimento: *Peguei um passageiro em C.. Ele pediu corrida para o M. Não costumo rodar muito por aquela área, aí a gente vai cabreiro [com receio]. Fico conversando com o passageiro para conhecer melhor a pessoa, mas não posso perder de vista nada da área. Tem gente com arma em punho durante o dia. Não dá pra cochilar não* (NE, 56 anos, taxista).

5. Cf. depoimento: *Em Q, eu estava no ponto do supermercado e chegou um rapaz, novo, de pouca idade, uns vinte anos. Com mochila cheia de coisa. A gente não sabe se tem droga, se tem roupa, se tem alguma arma escondida. Para aceitar a corrida só se ele aceitar revistar a mochila, senão não levo* (CA, 49 anos, taxista).

6. É assim que, no primeiro contato direto com o passageiro, que costuma tratar do destino da corrida, o taxista tem a oportunidade de conhecer a linguagem, a entonação e outras manifestações. Nessa linha, é possível que o taxista indague, mais de uma vez, acerca do local e do roteiro desejados para saber se o indivíduo tem realmente um lugar para ir, deseja fugir de algum mal feito ou está mal intencionado (Silva Netto, 2011).

7. Considerando a aparente simetria social, artificialmente compactada no microespaço do carro, entre o motorista e o



passageiro, a corrida não consiste apenas no deslocamento de corpos, mas em um trânsito entre posições entre eles. Via recurso de linguagem o taxista deve refazer a assimetria respeitosa, sinalizar os reconhecimentos de posições e expressar outros códigos de distanciamento.

8. Em certos casos, os motoristas ficam nervosos com passageiros que dificultam esta observação ao se sentarem no banco detrás deles. No contexto sociocultural aqui estudado não é raro encontrar taxistas que abrem a porta do carona para passageiros masculinos sentarem ao lado deles (Silva Netto, 2011).

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

10. Cf. depoimento: *Um sujeito que eu peguei em D quando chegou no C anunciou o assalto. Ele estava armado com uma faca. Fiquei com tanta raiva que caí para cima dele. Segurei na faca, ele puxou e cortou minha mão. Saí do carro e não deixei ele sair sem antes dá umas porradas. Dei muito murro nele. Foi uma atitude perigosa, eu podia ter morrido, mas na hora nem pensei* (GI, 44 anos, auxiliar). Ainda que o acesso de raiva pudesse resultar em morte e não apenas em ferimento, ele deu força ao taxista para reverter sua posição, controlar e, em uma explosão catártica, espancar o assaltante.

11. Cf. depoimento: *Lá no BT teve uma briga entre taxistas que saiu até no jornal. Porque um motorista entrou na fila e os outros, que são os 'donos' não deixaram ele ficar. E aí ele peitou os colegas e partiram para a briga. Teve que chamar os seguranças para acalmar. No final, o colega apanhado teve que sair da fila* (MJ, 56 anos taxista).

12. Ao lado dessas formas de mobilização, tem os protestos motivados por assassinatos de taxistas. Reunindo dezenas de motoristas em diferentes pontos da cidade e, muitas vezes, nas imediações de prédios da secretaria de segurança pública, estes protestos reivindicam proteção e segurança no trabalho (Braga, 2006). Embora não logrem respostas efetivas das autoridades, eles também ampliam a representação social da categoria como uma força de dissuasão e proteção disposta a enfrentar, com seus próprios meios, a delinquência.



## REFERÊNCIAS

A TARDE (2004) “Taxistas lincham criminoso, 03.02.2004. Salvador.

ADORNO, S. (2010) “Linchamento e poder”. In: BARREIRA, C. (org.). **Violência e conflitos sociais: trajetórias de pesquisa**. Campinas: Pontes, pp. 69-87

ANDERSON, E. (1990) **Streetwise: race, class and changes in an urban community**. Chicago, IL: University of Chicago Press.

BLESA, S. (2012) Perigo ronda quem dirige em Salvador. **A Tarde**. Salvador. 08/10/2012. p.11

BLOG PLANTÃO DE POLÍCIA. (2012) “Acusado de assalto é linchado antes de ser preso.” 16.05.2012. Disponível em <http://centraldepoliciafsa.blogspot.com.br/2012/05/acusado-de-assalto-e-linchado-antes-de.html>

BRAGA, I. (2006) “Taxistas fazem protesto pedindo mais segurança. **A Tarde**. <http://atarde.uol.com.br/noticia.jsf?id=646297>.

BRANTINGHAM, P.L.; BRANTINGHAM, P. J. (2010) “Nodes, paths and edges: considerations on the complexity of crime and the physical environment.” In: ANDERSEN M. A.; BRANTINGHAM P. J.; KINNEY, J. B. **Classics in environmental criminology**. Boca Raton/London/New York: CRC Press Taylor and Francis Group, pp.273-310.

BURRIS, S.; DRAHOS, P.; SHEARING, C. (2005) “Nodal governance”. **Temple Law School Working Papers/Australian Journal of Legal Philosophy**, n.30.

CALDEIRA, T. P. do R. (2000) **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp: Editora 34.

CASTELS, M. (2000) "Materials for an exploratory theory of the network society". **British Journal of Sociology** Vol. No. 51 Issue No. 1 (January/March 2000). pp. 5–24.

CARTER, D.L (2009) **Law enforcement intelligence: a guide for state, local, and tribal law enforcement agencies**. Washington, D.C.: U. S. Department of Justice/ Office of Community Oriented Policing Services.

CERQUEIRA, R.; NORONHA, C. V. (2006) “Escrito em vermelho: a construção do discurso sobre criminalidade e



linchamento no jornal.” **Caderno CRH**, v. 19, n.47, p. 259-276, Salvador Maio/Ago.”

CORREIA, M.P. de B. (2012) “Tecendo as malhas do véu”. Disponível em <http://www.interseccaopsicanalitica.com.br/int-biblioteca/bib-participantes.html>, consultado em 08/06/2012.

CRAWFORD, A. (1997) **The local governance of crime: appeals to community and partnerships**. Oxford/ New York: Oxford University, Great Clarendon Street.

DUPONT, B. (2006) “Power struggles in the field of security: implications for democratic transformation”. In: WOOD, J.; Dupont, B. **Democracy, society and the governance of security**. West Nyack, NY: Cambridge University Press, pp.86-110.

FELSON, M. (2006) **Crime and nature**. Thousand Oaks/Londres/Nova Deli: Sage.

FLICK, U.E. (2009) **Qualidade na pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Artmed.

GAMBETTA, D.; HAMMIL, H. (2005) **Streetwise: how taxi drivers establish their customers' trustworthiness**. Nova York: Russel Sage Foundation.

GARLAND, D. (2001) **The culture of control: crime and social order in contemporary society**. Oxford: Oxford University Press.

GAUTHIER, J. (2012) “Armadilha feminina: mulheres servem de iscas e atraem motoristas para assaltos”. Salvador: **Correio da Bahia**, pp. 18-19.

GODOY, A.S. (2006) **Popular injustice: violence, community, and law in Latin America**. Stanford: Stanford University Press.

GOFFMAN, E. (1963) **Behavior in public places: notes on the social organization of gatherings**. Free Press of Glecoe: Collier-Macmillan.

GREGORY, R. L. (1997) “Knowledge in perception and illusion.” **Phil. Trans. R. Soc. Lond. B** 352, 1121–1128”.

JOHNSTON, L. (1996) “What is vigilantism?” **Brit. J. Criminology** 36 (2): 220-236.

\_\_\_\_\_ ; SHEARING, C. (2003) **Governing security: explorations in policing and justice**. London/New York: Routledge.



HABERMAS, J. (1987) "A nova intransparência." **Novos Estudos Cebrap**, 18, set., p.103-114.

HAINES, F.; CAHILL, C. (1996) **Survey of Victorian taxi drivers: towards a safer work environmental for Victorian taxi drivers**. Victoria: Safety Committee.

HANNERZ, U. (1980) **Exploring the city: inquiries toward an urban anthropology**. Nova York: Columbia University.

HERBERT, S. (1997) **Policing space: territoriality and the Los Angeles Police Department**. Minneapolis. University of Minnesota Press.

HUGGINS, M.K. (2000) "Urban violence and police privatization: blended invisibility". **Social Justice** Vol 27, N. 2 (2000): 113-134

INGOLD, T. (2000) **The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. London/New York: Routledge.

IVO, A. B. L. (2004) "A urban governance e as políticas sociais: entre consentimento e participação". In: ZICARDI, A. (Coord). (Org.) **Participación ciudadana y políticas sociales en el ambito local**. México: IIS-UNAM/Consejo Mexicano de Ciencias Sociales, p. 77-104.

KINNEY, J.B. (2010) "Futures spaces: classics in environmental criminology: where do we go from here?" In: ANDERSEN, M. A.; Bratingham, P. J.; Kinney, J.B. **Classics in environmental criminology**. Boca Raton/London/New York: CRC Press Taylor and Francis Group, pp. 481-487.

LINGER, D. (1992) **Dangerous encounters**. Stanford: Stanford University Press.

LYSAGHT, K.; BASTEN, A. (2003) "Violence, fear and the 'everyday': negotiating spatial practice in the the city of Belfast." In: STANKO, E., **Meanings of violence**. Londres: Routledge, pp. 124-242.

MANNING, P. K. (2006) "Two case studies of American anti-terrorism." In: WOOD, J.; Dupont, B. **Democracy, society and the governance of security**. West Nyack, NY: Cambridge University Press. pp. 52-85.

MARSH, D.; RHODES, R.A.W. (1992) "Policy communities and issue networks: beyond typology." In: MARSH, D.; Rhodes, A. W. (eds), **Policy Networks in British Government**. Oxford: Clarendon Press, pp 249-268.



MISSE, M. (1997) “As ligações perigosas: mercados ilegais, narcotráfico e violência no Rio.” **Educação e Contemporaneidade**, ano 2, 1 (1): 1-26.

MOORE, S E H. (2009) “Cautionary tales: drug-facilitated sexual assault in the British media.” **Crime Media Culture**. v.5, n. 3, p. 305-320.

MOREIRA DE CARVALHO, I. M.; CORSO PEREIRA, G.(eds.) (2006) **Como anda Salvador e sua região metropolitana**. Salvador: Editora da UFBA.

NASCIMENTO, A.M.D.N. (2010) **Baixando a guarda, levantando a guarda: um estudo sobre as defesas contra a violência entre motoristas de táxi em Salvador**. Tese de doutorado. Instituto de Saúde Coletiva/Universidade Federal da Bahia.

NIOSH (National Institute for Occupational Safety and Health). (1996) **Violence in the workplace**. Cincinnati, Department of Health and Human Services, n. 57.

PAES-MACHADO, E.; NORONHA, C. V. (2002) **Indicadores de vitimização de motoristas de táxi de Salvador**. Salvador, Instituto de Saúde Coletiva.

\_\_\_\_\_; LEVENSTEIN, C. (2004) “I’m sorry everybody, but this is Brazil: armed robbery on the buses in Brazilian cities.” **Brit. J. Criminol.** 44: 1-14.

\_\_\_\_\_ (2005) **Projeto de Pesquisa Vitimização e estratégias de segurança dos motoristas de táxis em Salvador**. Salvador: Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado da Bahia.

\_\_\_\_\_; RICCIO-OLIVEIRA, M.A. (2009) “O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador”. **RBCS** Vol. 24 n. 70 junho.”

\_\_\_\_\_ ; NASCIMENTO, A.M. (2011) “Bank employees don't go to Heaven: processes of victimization of bank employees for violent crimes.” In HUTCHERSON, A. N. (ed.). **Psychology of victimization**. New York: Nova Science Publishers. pp. 81-106.

PRATTEN, D. (2008) “The thief eats his shame: practice and power in Nigerian vigilantism.” **Africa: The Journal of the International African Institute**, Volume 78, Number 1, pp. 64-83.



- REINER, R. (2004) **A política da polícia**. São Paulo: Edusp.
- RHODES, T. (1997) "Risk theory in epidemic times: sex, drugs and the social organization of risk behavior." **Sociology of Health and Illness**, 19: 208-227.
- SANDERS, T. (2005) **Sex work: a risky business**. Devon: Willan Publishing.
- SHEARING, C. (2006) "Reflections on the refusal to acknowledge private governments." In: WOOD, J.; Benoit, D. **Democracy, society and the governance of security**. West Nyack, NY: Cambridge University Press. pp.11-32.
- SILVA NETTO, G.M. (2011) "Taxiando em Recife: vulnerabilidade, avaliações e estratégias de auto-proteção." **XXVIII CONGRESSO INTERNACIONAL DA ALAS** 6 a 11 de setembro de 2011, UFPE, Recife-PE.
- SMITH, S. (1986) **Crime, space and society**. Cambridge: Cambridge University Press.
- STENNING, P. C. (1995) **Fare game, fare cop, victimization of, and policing by, taxi drivers in three Canadian cities: Report of a preliminary study**. Toronto: Centre of Criminology of the University of Toronto.
- ST. JEAN, P. K. B. (2007) **Pockets of crime: broken window, collective efficacy and the criminal point of view**. Chicago/Londres: University of Chicago Press.
- SUTTLES, G.D. (1968) **The social order of the slum**. Chicago: Chicago University Press.
- TELLES, V. da S. (2010) **A cidade nas fronteiras do legal e ilegal**. Belo Horizonte: Argumentum.
- ZEDNER, L. (2009) **Security**. London/New York: Routledge.
- WALKLATE, S. (2001) **Gender, crime and criminal justice**. Portland, Oregon: Willan Publishing.
- WOOD, J.; SHEARING, C. (2007) **Imagining security**. Portland, Oregon: Willan Publishing.
- \_\_\_\_\_; DUPONT, B. (2006) **Democracy, society and the governance of security**. West Nyack, NY: Cambridge University Press.