

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO – UFMA

CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, SAÚDE E TECNOLOGIA – CCSST
CURSO DE CIÊNCIAS HUMANAS

ANA PAULA PINTO PEREIRA

DE TAXI AOS TÁXI-LOTAÇÃO NA CIDADE DE IMPERATRIZ:

A construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos

Imperatriz: MA

2018

ANA PAULA PINTO PEREIRA

DE TAXI AOS TÁXI-LOTAÇÃO NA CIDADE DE IMPERATRIZ:

A construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos

Monografia apresentada ao curso de Ciências Humanas da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, como requisito para obtenção do grau de licenciado no Curso de Licenciatura em Ciências Humanas / Sociologia.

Orientador: Jesus Marmanillo
Pereira

Imperatriz: MA
2018

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Núcleo Integrado de Bibliotecas/UFMA

PEREIRA, Ana Paula Pinto.

DE TAXI AOS TÁXI-LOTAÇÃO NA CIDADE DE IMPERATRIZ: : A construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos / Ana Paula Pinto PEREIRA. - 2018.

70 f.

Orientador(a): Jesus Marmanillo Pereira.

Monografia (Graduação) - Curso de Ciências Humanas - Sociologia, Universidade Federal do Maranhão, Imperatriz, 2018.

1. Identidade. 2. Taxista-lotação. 3. Trabalho Urbano. 4. Transporte Público. I. Marmanillo Pereira, Jesus. II. Título.

ANA PAULA PINTO PEREIRA

DE TAXI AOS TÁXI-LOTAÇÃO NA CIDADE DE IMPERATRIZ:

A construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Jesus Marmanillo Pereira (Orientador)
Doutor em Sociologia

Prof. Dr. Wellington da Silva Conceição
Doutor em Sociologia

Prof. Dr. Agnaldo José da Silva
Doutor em Sociologia

AGRADECIMENTO

Agradeço primeiramente a Deus e a minha família, por serem meu sustento, a minha base e por me apoiarem. Agradeço minha mãe Maria Madalena Pinto Pereira, meu pai, Carlito Batista Pereira, meus irmãos Paulo Henrique Pinto Pereira, Paulo Ricardo Pinto Pereira, Rodrigo Costa Pinto e as minhas primas Natielle do Nascimento Santos e Aynoana Assunção Ferreira que convivem diariamente comigo e que me suportam e me ajudam no que estiver ao seu alcance.

Agradeço de forma especial ao meu orientador, prof. Dr. Jesus Marmanillo Pereira por me proporcionar entrar no mundo da pesquisa e no LAEPCI (Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens), por me acompanhar nessa jornada, pelo incentivo e pela dedicação do seu tempo na minha formação, pela amizade e o carinho desenvolvido ao longo desse percurso.

Agradeço também aos entrevistados que estiveram contribuindo para o desenvolvimento da pesquisa, afinal eles foram importantes nesse processo.

Agradeço aos demais professores e colegas de turma que estiveram presentes durante esse anos. Agradeço também aos amigos em geral que fazem parte da minha trajetória de vida. Agradeço pela amizade e companheirismo.

“Tentar algo e fracassar é, pelo menos aprender. Não fazer a tentativa é sofrer a inestimável perda do que poderia ter sido.”

Geraldo Eustáquio

RESUMO

A presente pesquisa aborda a construção social de uma classe de trabalhadores urbanos, os taxistas-lotação ou loteiros. Para tanto, usamos tanto uma perspectiva histórica, a fim de mostrar o que influenciou o surgimento deste grupo, como a perspectiva atual com base no método etnográfico, para compreender o perfil social desta categoria assim como a relação interna entre o grupo e com as demais categorias do transporte público. Para tanto nos orientamos por pesquisa da Rocha e Eckert (2011), Eckert e Rocha (2008), Abalos Junior (2015) e outros. A referida pesquisa visa compreender o processo de institucionalização dos táxis-lotação na cidade de Imperatriz, atentando para relação com as demais categorias do transporte urbano local, e como se constituiria a identidade do trabalhador do taxi lotação. Inicialmente fazemos uma construção histórica do surgimento e da institucionalização do transporte público na cidade de Imperatriz, abordando as diferentes categorias que foram integrando o transporte público, ressaltando seus conflitos e suas implicações. Posteriormente buscamos analisar a lotação como uma prática, que com o surgimento da necessidade de legitimá-la os taxistas-lotação passaram a se organizar por meio de uma associação e diferenciar-lhes dos demais taxistas, buscando a legalização da sua prática, além de analisa-la sobre essa ótica ressaltamos o surgimento dos mototaxistas como fator que influenciou a visibilidade, solidificação e expansão da referida prática. Destacamos também a relação entre esses indivíduos nos pontos rotativos, que são conhecidos como ponto de táxi lotação, ressaltando os conflitos, companheirismos, estratégias, e sua relação com os passageiros.

Palavras Chave: Trabalho urbano, Transportes públicos, Taxistas-lotação.

ABSTRACT

An opinion poll on the construction of a class of urban workers, taxi drivers stocking or lotus. To do so, since this strategy is a perspective of a process that influenced the emergence of this group, as a current perspective based on the ethnographic method, to understand the social profile of this category as an internal relationship between the group and as a whole categories of public transport. For the same ones by research of Rocha and Eckert (2011), Eckert and Rocha (2008), Abalos Junior (2015) and others. One research aims to include the process of institutionalization of allotments in the city of Imperatriz, with emphasis on the relationship with other types of local urban transport, and how to become a taxi worker identity stocking. Initiative of an emerging and institutionalized institution of public transportation in the city of Imperatriz, addressing issues of an integral nature of public transportation, its efforts and its implications. Subsequently we seek to analyze the stocking as a practice, with the growth of the legitimacy of taxi drivers, with an organization through an association and differentiate themselves from other taxi drivers, seeking a legalization of their practice, in addition to analyzing it on the optics of the resurgence of the growth of the mototaxistas as a factor that influences the visibility, the consolidation and the expansion of the practice. They also highlight an interface between our rotating points of view, which is known as the starting point of stocking, highlighting conflicts, companionships, strategies and their relationship with passengers.

Keywords: Urban work, Public transport, Taxi-stocking.

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	10
2.	ASPECTOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS.....	12
3.	HISTÓRIA DOS TRANSPORTES PÚBLICO DE IMPERATRIZ: ônibus, taxi, mototaxi e taxi lotação	24
4.	DE TAXI AOS TAXIS LOTAÇÃO.....	47
4.1.	Pontos de Táxi	58
5.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	66
6.	REFERÊNCIAS	69

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Viação São Francisco na década de 60	24
Imagem 2 - Viação São Francisco na década de 70	25
Imagem 3 - Primeiro Ponto de Táxi Privado Inaugurado com a Rodoviária em 1974 .	31
Imagem 4 - Mapa Imperatriz (Distância entre o antigo Centro e antiga Rodoviária da Cidade)	31
Imagem 5 – Lei que regulamenta o serviço de táxi em Imperatriz-MA.....	32
Imagem 6 - Transporte sem equipamentos de segurança	37
Imagem 7 - Início do processo de padronização	39
Imagem 8 - Sindicato dos Mototaxistas.....	40
Imagem 9 - Observação em Campo.....	41
Imagem 10 - Ponto estabelecido pela prefeitura.....	42
Imagem 11 - Relação de Posto de Táxi do Município de Imperatriz	58
Imagem 12 - Conflito por Espaço no Ponto de Táxi Rotativo	63
Imagem 13 - Cotidiano (Taxista saindo do ponto lotado)	64
Imagem 14 - Cotidiano (Taxistas ajudando o Sr. Jeová a empurrar seu carro).....	64

1. INTRODUÇÃO

Táxi¹, táxi-lotação², mototáxi³ regular e irregular, vans e transporte coletivo urbano, todas essas são formas de transporte urbano presentes na cidade de Imperatriz. Para que obtenham o próprio espaço, regulamentado, na cidade, são necessárias mobilizações, ações coletivas, que constituem um rico campo, no qual é possível problematizar a questão da mobilidade urbana e da identidade dos grupos atrelados ao oferecimento desse serviço.

O táxi de lotação é, em comparação com os outros, um dos mais novos na categoria de transporte urbano, e está em processo de luta em prol da legalização do seu serviço. Segundo o Jornal Arrocha⁴, existe uma estimativa de 150 táxis de lotação pelas ruas de Imperatriz, o que nos leva a presumir que o serviço é bastante utilizado. Segundo o Imperatriz Notícias⁵ “apesar da ilegalidade muita gente dá preferência ao serviço clandestino” da lotação, contudo as outras categorias, entre elas os táxis, os mototaxista e as empresas de ônibus coletivo não o acolheram da mesma forma. Inclusive é possível observar certo conflito entre essa nova categoria e as demais.

Como meio de se proteger e fortalecer a sua categoria, os “táxis-lotação” criaram a “Associação dos Táxis Lotação”. Tal associação representa um importante passo no processo pela busca de legalização do serviço de lotação - uma vez que sem esse reconhecimento, os trabalhadores correm o risco de terem seus carros apreendido, pelo fato do serviço ser considerado ilegal. Nesse sentido, a pesquisa visa compreender o processo de institucionalização dos táxis-lotação na cidade de Imperatriz, atentando para relação com as demais categorias do transporte urbano local, e como se constitui a identidade do trabalhador do taxi lotação.

A pesquisa tem como objetivos específicos: Compreender como surgiu o táxi lotação e como ele se fortaleceu do centro para o grande Santa Rita; Analisar quais foram às lutas que enfrentaram e ainda enfrentam para se consolidar como táxi lotação;

¹ Transporte alternativo individual realizado em um automóvel.

² Transporte coletivo realizado em um automóvel.

³ Transporte alternativo realizado em uma motocicleta.

⁴ <http://www.arrocha.ufma.br/edicoes/os-mais-de-140-taxis-lotacao-assustam-as-empresas-de-onibus-da-cidade/> acessado as 16:06 em 27/04/2016.

⁵ <http://www.imperatriznoticias.com.br/noticias/taxi-lotacao-uma-nova-alternativa-2/#>. Acessado 9:20 em 09/08/2017.

Compreender a relação social interna entre os agentes do táxi lotação, entre eles e as demais categorias do transporte urbano.

A referida monografia se constituiu a partir de um plano de pesquisa intitulado “De Táxi de lotação aos Táxi lotação: a construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos”. O referido plano está inserido dentro do projeto de pesquisa desenvolvido no LAEPCI (Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens) intitulado “Cidade como Laboratório Social: Itinerários urbanos e teoria social nas ruas e praças de Imperatriz-MA”. Este plano foi desenvolvido no período de agosto de 2016 a julho de 2017 sob a orientação do professor Dr. Jesus Marmanillo Pereira, o qual é coordenador do referido grupo de pesquisa.

2. ASPECTOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS

O estudo foi desenvolvido, com ênfase, no ponto de táxi rotativo⁶ (localizado na Av. Ceará, esquina com a Rua Luís Domingues), e em outros 18 pontos e no interior dos táxis, e em percursos realizados entre o Centro e o “Grande Santa Rita⁷”. Realizamos uma pesquisa documental em fontes jornalísticas, na Academia Imperatrizense de Letras e no Acervo Bibliográfico do Curso de Jornalismo da UFMA (Universidade Federal do Maranhão), com o intuito de recortar notícias que tratam dos transportes públicos de Imperatriz (ônibus, táxi, mototáxi e táxi-lotação) assim como temas relacionados à mobilidade e ao trânsito. Foram levantados dados no SETRAN (Secretaria de Trânsito e Transportes), Sindicato dos Taxistas de Imperatriz, e SINDMOTO (Sindicato dos Mototaxistas de Imperatriz).

A pesquisa foi realizada em algumas etapas, que não seguiram, necessariamente, uma ordem, algumas foram feitas simultaneamente. A primeira consiste no levantamento de dados jornalísticos e notícias via Web. Essa etapa foi desenvolvida visando entender a história dos táxis lotação, assim como das demais categorias, além de tentar captar notícias que retratasse a interação e/ou relação entre os grupos.

A segunda consistiu na coleta de documentos de instituições como o SETRAN e sindicatos e/ou associações dos grupos. Essa etapa tem como objetivo entender o funcionamento interno dos referidos grupos por meio de suas associações, assim como captar leis de regulamentação ou informações sobre os referidos grupos.

A terceira consistiu na aplicação de questionários semiaberto no ponto de táxi-lotação e em outros pontos espalhados pela cidade. O questionário formulado constituiu-se tanto de questões objetivas, isto é, perguntas em que suas respostas são alternativas a serem escolhidas, quanto de subjetivas, isto é, aquelas que abrem espaço para o interlocutor dar sua opinião de forma mais aberta. O questionário foi proposto com o objetivo de traçar o perfil desses trabalhadores, bem como para possibilitar um

⁶ Conhecido localmente como ponto de táxi rotativo. Sobre esse ponto, os taxistas do Posto Antônio de Miranda nos explicou, em roda de conversa com diálogo informal, que por lei aquele ponto é rotativo, sendo assim, qualquer taxista poderia parar e esperar a sua vez, mas os taxistas-lotação não deixam, pois eles se apropriaram do referido ponto.

⁷ Expressão dada ao bairro Santa Rita e circunvizinhos, como Boca da Mata, Bom sucesso, Planalto, São José e etc.

diálogo entre pesquisador e os sujeitos da pesquisa, a fim de compreender um pouco mais do grupo estudado.

A quarta etapa consistiu no trabalho etnográfico específico no ponto de táxi rotativo, conhecido como ponto de táxi-lotação. O trabalho tem como foco os atores sociais que compõe a categoria dos táxis lotação, portanto, escolhi o referido local como lócus principal da pesquisa, a fim de observar o cotidiano desses atores e assim buscar compreender o referido grupo, enfocando nas relações sociais tecidas entre os próprios companheiros, entre eles e os demais atores das outras categorias do transporte público que ali circulam, assim como entre os taxistas lotação e os passageiros, atores que consomem e alimentam a permanência deste serviço.

A quinta consistiu nos trajetos realizados do Centro para o grande Santa Rita. Essa etapa baseia-se na técnica de observação participante realizada no interior dos táxis na rota dos que praticam a lotação.

A sexta, e não necessariamente a última, consistiu nas entrevistas que foram realizadas no decorrer da pesquisa. Nessa etapa tinha o intuito de entender a história dos transportes públicos de Imperatriz por meio dos próprios interlocutores, isto é, trabalhadores desta área, ou mesmo, dos moradores antigos da cidade. Além disso, compreender também um pouco das suas tramas cotidianas e atuais. Segue abaixo a tabela 1, na qual é possível visualizar quais foram os taxistas e os moradores da cidade entrevistados ao longo da pesquisa de campo.

Tabela 1– Entrevistas Realizadas na Pesquisa de Campo

Entrevistados	Datas das Entrevistas	Locais onde foram ofertadas	Tempo de Entrevistas
Benjamin	31/05/2017	Ponto de Táxi Santa Rita	06' 81"
Cosme Sousa	05/06/2017	Ponto Rotativo Ceará	12' 06"
Edmar	05/06/2017	Ponto Rotativo Ceará	12' 51"
Carlito Batista	01/01/2017	Casa do Entrevistado	07' 12"
Carlito Batista	13/09/2016	Casa do Entrevistado	05' 31"
Carlito Batista	01/10/2016	Casa do Entrevistado	03' 07"
Francisco de Sousa	18/07/2017	Casa do Entrevistado	47' 43"
James Oliveira	03/06/2016	Ponto Tiradentes	12' 02"
Jeová	08/06/2017	Ponto Rotativo Ceará	12' 30"
Josivaldo	07/04/2017	Ponto Mateus Goias	29' 46"
Pedro	05/06/2017	Ponto Rotativo Ceará	21' 26"
José Moreira Lacerda	27/06/2017	Ponto Praça de Fátima	10' 25"
Francisco Brandão	27/06/2017	Ponto Praça de Fátima	11' 09"
João Assunção	11/07/2017	Sindicato dos Taxistas	13' 02"

Quando iniciei a pesquisa um importante informante foi o Sr. Carlito Batista, de 55 anos, possui 21 anos de experiência no transporte de pessoas (7 anos como mototaxista, e 14 como taxista). É importante destacar que o Sr. Carlito é meu pai, o que me levou a ter um contato prévio com o grupo, antes mesmos que se iniciasse a pesquisa.

Esse contato prévio me possibilitou uma aproximação com grupo dos taxistas lotação. Ao passo que esse contato representou um elo ao grupo estudado, poderia ter sido um problema se não tivesse relativizado a minha posição enquanto pesquisadora. É necessário ter em mente que toda pesquisa etnográfica passa pelo crivo do pesquisador e que o lugar que ocupa não é neutro de sentidos sendo necessário relativizar a posição do pesquisador (ECKERT e ROCHA, 2008), sobretudo quando o pesquisador é familiar. Neste caso, em faço parte indiretamente parte do grupo em que estudo, foi necessário que a vigilância fosse redobrada, tendo sempre o cuidado para não me tornar um porta voz do grupo, mas refletir sobre suas práticas.

Assim, atentei para o que se entende por etnografia, ou melhor, pela prática e/ou método etnográfico. Segundo Eckert e Rocha:

O método etnográfico encontra sua especificidade em ser desenvolvido no âmbito da disciplina antropológica, sendo composto de técnicas e de procedimentos de coletas de dados associados a uma prática do trabalho de campo a partir de uma convivência mais ou menos prolongada do (a)

pesquisador (a) junto ao grupo social a ser estudado. A prática da pesquisa de campo etnográfica responde, pois a uma demanda científica de produção de dados de conhecimento antropológicos a partir de uma inter-relação entre o (a) pesquisador (a) e o(s) sujeito(s) pesquisados que interagem no contexto recorrendo primordialmente a técnicas de pesquisa da observação direta, de conversas informais, as entrevistas não-diretivas, etc. (ECKERT e ROCHA, 2008, p. 1).

Com base nas autoras supracitadas, entendo que o método etnográfico está baseado numa relação estreita entre pesquisador e sujeitos pesquisados. Mas não se resume a uma simples relação, pois esta é objetivada, dotada de sentido e metodologicamente treinada, levando o pesquisador a fazer uso de técnicas que busque auxiliar na compreensão dos sujeitos pesquisados em sua singularidade. Nesse sentido, cada ida a campo representa um estreitamento desta relação, como também um desafio e aprendizado único, pois compreendo que a vivência no dia a dia é singular, nesse sentido, a cada tentativa de aproximar-se e entender o outro é necessário a vigilância epistemológica, isto é, uma autorreflexão sobre si mesmo na atuação enquanto pesquisador. Pois acredito que “todo o conhecimento produzido e acumulado pelo pensamento antropológico está referido a experiência singular que o (a) etnógrafo(a) desenvolve com a sociedade que investiga.” (ECKERT e ROCHA, 2008, p. 5 e 6).

A etnografia permite interpretar o mundo social (idem, 2008). E é por meio da prática etnográfica que se consegue familiarizar-se com o Outro estranho, ou – como neste caso – estranhar o familiar. Segundo Eckert e Rocha (2008) esse estranhamento leva o pesquisador a superar suas representações ingênuas e a construir um conhecimento mais sofisticado, pois o propicia conhecer e, às vezes, participar das tramas sociais, estando atento as singularidades e regularidades presentes no grupo estudado, não se deixando dominar por discursos legitimados por estruturas de poder, mas a conhecer a lógica que opera dentro do grupo a partir dos indivíduos envolvidos.

Para a realização dos objetivos pretendidos parti de duas perspectivas: uma histórica, e outra etnográfica. Na primeira, realizei um estudo histórico do transporte público em Imperatriz, focalizando nas dificuldades, lutas e na formação de grupos; atentando para a inter-relação entre eles, objetivando compreender qual a relação entre os táxis lotação e os demais atores sociais, além de entender como estes iniciaram o processo da lotação, como constituíram a sua rota, quais as dificuldades que enfrentaram e as que ainda persistem para se consolidar como táxi-lotação.

Na segunda, tenho o objetivo de estudar o perfil desses trabalhadores, assim como compreender o cotidiano do grupo, buscando mergulhar nas suas tramas sociais vivenciadas diariamente no seu ofício, quais as estratégias que utilizam na realização da sua prática, já que a mesma é considerada ilegal pelas autoridades, qual a relação interna entre os indivíduos que compartilham da mesma prática, como é sua relação com os passageiros no trajeto e nos pontos de táxi, ou seja, buscar interpretar o mundo social destes atores. É importante salientar que as duas perspectivas não se dissociam, mas se inter-relacionam na tentativa da compreensão do objeto de estudo aqui referido.

Como a pesquisa se propôs compreender o cotidiano desses trabalhadores, isso indica um estudo do tipo descritivo, o que me fez optar pela metodologia etnográfica, pois suas técnicas, como já citadas anteriormente, auxiliam neste processo. Para tanto usei como base autores que foram importantes nessa construção, como, por exemplo, Rocha e Eckert (2011) que aborda o conceito de etnografia da duração.

A pesquisa etnográfica da duração, apoiada nos estudos de identidades narrativas de pessoas, grupos sociais e/ou comunidades trata do fenômeno da construção da continuidade das formas do social no tempo, tendo por base seu fundo de descontinuidade (BACHELARD, 1988, p. 16). A memória como duração não se apresenta como um dado imediato da consciência, mas construção laborada no tempo recorrente do viver social, este último, de igual forma, tributário dos trabalhos da imaginação criadora de que todos somos portadores (BACHELARD, 1988, p. 16). (ROCHA e ECKERT, 2011, p. 114).

A “etnografia da duração” é um conceito proposto pelas autoras supracitadas para refletir sobre a prática etnográfica e a construção e/ou reconstrução das tramas sociais levando em conta a descontinuidade. Ou seja, o resgate à memória é um processo que não se constitui como uma retomada real das tramas vividas pelos indivíduos, para a sua realização é necessário buscar meios para levar os atores a rememorarem o passado, este resgate é permeado por continuidades e descontinuidades. Tal base teórica é importante tanto na hora de tentar reconstruir a história das categorias do transporte público de Imperatriz quanto no momento da pesquisa de campo, ou seja, do estar lá.

Ao tentar resgatar essas memórias e imagens de tramas vividas é necessário recorrer à imaginação criadora⁸, ou seja, ao mundo das imagens.

Assim, para tratar da cidade como objeto temporal, a etnografia da duração destaca as intrigas, as diversidades de imagens e de dramas que configuram o cotidiano cidadão, apreendidos como uma espécie de mapeamento simbólico do emaranhado dos ritmos vividos por seus habitantes em múltiplos territórios. (ROCHA e ECKERT, 2011, p. 108).

Nesse sentido, a etnografia da duração me auxiliou, em especial, no entendimento em relação ao tempo passado. Ao tentar reconstruir a história do passado, ela não necessita necessariamente ser um recorte real do que foi vivido, e nem por isso perderá seu sentido, afinal nossas memórias são marcadas por continuidade e descontinuidades. Portanto, o papel da etnografia da duração é atuar justamente na costura desses dois pilares, destacando as intrigas e dando sentido a história dos grupos a serem estudados.

Outro autor importante no entendimento do meu objeto de pesquisa e na construção deste texto foi Abalos Junior (2017) em seu artigo “Um porto em contradição: transformações urbanas, memória política e narrativas visuais no processo de revitalização do Cais Mauá em Porto Alegre-RS”. O autor trabalha seguindo a metodologia da etnografia da duração. Primeiramente ele apresenta seus interlocutores, e como teve contato com cada um deles dentro do processo etnográfico. Ao perceber a necessidade de um estudo histórico devido os seus interlocutores sempre fazer menção a um tempo passado, ele iniciou uma pesquisa arquivista. Utiliza-se de recortes de jornais e dos relatos dos entrevistados para reconstruir a história do Cais Mauá.

Observar a forma como o referido autor trabalha e expõe os dados foi importante na construção do meu trabalho, pois ele também estava diante do desafio de trabalhar com a perspectiva histórica e etnográfica e optou pelo uso de imagens como ferramenta na construção de narrativas visuais. Nesse sentido, o autor entende que a etnografia da duração leva em conta a não linearidade temporal da cidade que, repleta de imagens, se apresenta em sobreposição do tempo.

⁸São as imagens no corpo das narrativas que atribuem uma matéria ao tempo narrado, dando-lhes densidade e espessura, fazendo vibrar num ritmo singular as distintas faces do tempo. Segundo Gilbert Durand, seguidor do mestre, é a imaginação criadora, lugar privilegiado dos jogos da memória, que propulsiona a continuidade da vida sobre as descontinuidades dos instantes (BACHELARD, 1965) contra a matéria percível do tempo, [...] (ROCHA e ECKERT, 2011).

Nesse sentido, a etnografia da duração auxilia na apreensão dos fenômenos sociais do olhar, do ouvir e do escrever (CARDOSO DE OLIVEIRA, p. 18. 2000, *apud* ROCHA e ECKERT, 2011, p.116). A observação e a escuta são partes importantes no processo de interpretação, mas é na prática da escrita que ela de fato se realiza. É no exercício da grafia que o pesquisador passar a ver e a rever seus dados, olhar as imagens, suas entrevistas, seu diário de campo de forma mais apurada.

Logo, a etnografia da duração se realiza não somente quando o pesquisador está lá (comunidade estudada), mas, sobretudo, quando do estar aqui (comunidade de origem). Essa compreensão dada pelos autores ficou claro no momento em que iniciei a escrita, pois nesse processo era necessário visitar tanto o material coletado quanto as teorias.

No que se refere ao cotidiano dos indivíduos e na busca por compreender suas práticas parti do texto “etnografia: saberes e práticas” esboçadas por Eckert e Rocha (2008) a qual trata das técnicas utilizadas na pesquisa etnográfica. Segundo as autoras a pesquisa de campo é o exercício que consiste em estudar e entender o outro, isto é, buscar o sentido de suas ações. Nesse processo, a observação direta é “a técnica privilegiada para investigar os saberes e práticas na vida social e reconhecer as ações e as representações coletivas da vida humana” (ECKERT e ROCHA, 2008, p. 2).

Nesse processo, a escuta atenta é outra técnica relevante na apreensão da trama desses indivíduos. O “olhar” por si só não é suficiente, sendo o “ouvir” de suma importância nesse processo, pois leva o pesquisador a buscar uma aproximação dos seus interlocutores. Afinal, só pode-se conhecer o outro, tanto na observação quanto na escuta atenta, quando há uma relação mais estreita, a fim de não tornar o pesquisador um ser estranho ao grupo, tornando-o aberto aos diálogos com os sujeitos envolvidos, assim como “uma permissão” para ouvir seus desabafos, seus anseios, suas concepções de mundo. Nesse sentido, me apropriei de Eckert e Rocha (2008, p. 6) quando afirmam que “a disposição de escutar o Outro, não é tarefa evidente. Exige um aprendizado a ser conquistado a cada saída de campo, a cada visita para a entrevista, a cada experiência de observação”.

Observar na pesquisa de campo implica na interação com o Outro evocando uma habilidade para participar das tramas da vida cotidiana, estando com o Outro no fluxo dos acontecimentos. Isto implica em estar atento (a) as regularidades e variações de práticas e atitudes, reconhecer as diversidades e singularidades dos fenômenos sociais para além de suas formas institucionais

e definições oficializadas por discursos legitimados por estrutura de poder. (ECKERT e ROCHA, 2008, p. 4).

Com base no pensamento das autoras, entendo que a observação é pautada na interação entre o “Eu”, pesquisador, e o “Outro” sujeito da pesquisa. Ao estar lá (nos pontos de táxi), como pesquisadora, sou um sujeito estranho, e, preciso interagir com os taxistas, para participar das suas tramas, de captar suas intrigas, e reconhecer as singularidades e diversidades desses indivíduos. Portanto, “a interação é a condição da pesquisa” (ECKERT e ROCHA, 2008, p. 3). Partindo deste pressuposto, compreendo a necessidade de problematizar a relação entre o “Eu” e o “Outro”, como esboçado por Pereira (2015a) em seu artigo “Interações Fotoetnográficas: o “eu” e o “outro” na Praça de Fátima – ITZ”.

Ao chegar em campo, todo etnógrafo se vê imediatamente confrontado com sua própria apresentação diante do grupo, que pretende aprender a conhecer. Só depois de tê-lo feito, poderá passar à sua confessada tarefa de procurar compreender e interpretar o modo de vida dessas pessoas. Na literatura antropológica, a segunda dessas tarefas é mais frequentemente discutida que a primeira. Conquanto o êxito do esforço dependa tanto de uma quanto da outra. Ambas as tarefas, como toda interação social, envolvem controle de interpretação pelo etnógrafo e seus sujeitos. (BERREMAN, 1975: 125 *apud* PEREIRA, 2015a).

O autor supracitado destaca a apresentação do pesquisador diante do grupo estudado - ou como ressalta Pereira (2015a), representação e fachadas nos termos de Goffman (1985) – como momento relevante no processo etnográfico. Esse contato se inicia timidamente, com o intuito de se aproximar dos seus interlocutores, posteriormente tende a criar laços, levando o pesquisador a participar da vida dos seus pesquisadores, com o intuito de entender os dramas por eles vividos.

Quando se trata do táxi, posso presumir que cada ponto e/ou posto é uma realidade singular, e nesse sentido, o pesquisador deve agir de forma singular, mas sempre buscando ganhar a confiança dos seus interlocutores. Posso citar por exemplo, a primeira ida a campo ao Posto⁹ de Táxi Praça de Fátima. No período desta visita a fiscalização contra o transporte irregular estava intensa, inclusive, comenta o Sr. Carlito, que os guardas de trânsito andavam em carros descaracterizados a fim de prender os taxistas que realizavam a lotação.

⁹Posto de táxi é um sinônimo de ponto de táxi, muito comum ouvir as duas referências pelos próprios taxistas.

Outro aspecto comentado pelos lotoeiros¹⁰ do ponto rotativo, como por exemplo, o Sr. Edmar Ribeiro da Silva¹¹, é que muitos dos taxistas da Praça de Fátima realizavam o serviço de lotação, mas devido a fiscalização se escondem por meio do seu ponto. Foi nesse contexto que tentei realizar meu primeiro contato, contudo fui recebida com bastante desconfiança.

Ao visualizar o ponto, vi que tinham uma média de 12 a 15 carros. Aproximei e falei da minha intenção, que gostaria de realizar alguns questionários. Expliquei que a pesquisa tinha como foco o táxi lotação, mas iria abordar todo o contexto do transporte público de Imperatriz, por isso as perguntas se direcionavam a todos os taxistas, independente se faziam ou não a lotação.

A princípio, imaginei que colheria muitos questionários, que dialogaria e conheceria um pouco mais sobre o referido grupo, contudo não foi isso que aconteceu. Foi de certa forma frustrante, pois ao mencionar que o projeto se tratava do táxi-lotação muitos se esquivaram. Esta recusa pode estar relacionada ao contexto mencionado acima, nesse sentido, imaginei que tinha sido caracterizada por eles como uma possível ameaça, pois poderia ser uma guarda disfarçada a fim de localizar e prender os motoristas que realizam a prática da lotação.

Após essa primeira ida a campo, passei a refletir sobre minha performance na interação com os meus sujeitos de pesquisa. Com base em Goffman (1985), as informações sociais são importantes para o desenvolvimento das interações. Com base no pensamento goffmaniano, quando um indivíduo chega à presença do outro, este vai procurar elementos que o transmitam confiança. Esse contato é relevante, pois caso os sujeitos não sintam essa segurança, poderá haver uma retração na interação, como ocorreu neste primeiro contato mencionado acima.

Apesar da quantidade de taxistas ali presentes, só consegui realizar três questionários, sendo que um dos que se prontificou a responder o questionário tem

¹⁰Nomenclatura dada aos taxistas que fazem a lotação.

¹¹Imperatrizense de 46 anos e com 20 de experiência no trabalho com o transporte (trabalha a 10 anos com o táxi, anteriormente trabalhou 10 anos como mototaxista).

repúdio total ao serviço, isso ficou claro não só por meio de suas palavras, mas da sua fachada¹² (GOFFMAN, 1985), que demonstrava uma expressão facial de rejeição.

Outro ainda só se disponibilizou a responder o questionário após tentar iniciar um diálogo e ao afirmar que era filha do Sr. Carlito, que além de taxista havia trabalhado 15 anos como vigia no hotel em frente à Praça de Fátima. Ou seja, só houve um diálogo devido o estabelecimento de tal conexão. Ao analisar o ocorrido, percebi que esse entrave é em função de ser estranha ao ambiente, em especial, se levar em consideração todo o contexto de fiscalização em torno do transporte público alternativo. Nesse sentido, é importante buscar mecanismos, como indicações ou ligações a taxistas e ou pessoas que nossos sujeitos conhecem, para iniciar o que Goffman (2010 *apud* PEREIRA, 2015) denomina de “Reconhecimento Social”¹³.

Após a visita, passei a refletir sobre minha abordagem em relação aos sujeitos de pesquisa. Nas visitas que se sucederam fiquei mais cautelosa, ao invés de dizer de imediato que a pesquisa tinha como foco o táxi lotação, me restringia, inicialmente, a falar apenas que queria compreender a cidade através dos meios de transportes, só no decorrer do diálogo é que chegava à noção do táxi-lotação. Além disso, como meio de diminuir a distância entre mim, enquanto pesquisadora, e os taxistas que não me conhecia buscava sempre apresentar outros trabalhadores que já havia tido conversado e que possivelmente eles conhecessem. Com essa tática, desejava agregar a minha fachada confiabilidade.

Vale destacar, que devido à fiscalização, o próprio contexto vivido era de desconfiança. Ao mencionar a questão do táxi lotação, os sujeitos pesquisados ficavam apreensivos, era corriqueiro indagar se não era da prefeitura, da SETRAN, além de perguntar qual o destino da pesquisa, tais interrogações sempre rodeavam nossas idas a campo. Nos termos definidos por Goffman (1986 *apud* NUNES 1993), tais

¹² “Equipamento expressivo de tipo padronizado intencional ou inconscientemente empregado pelo indivíduo durante sua representação” (GOFFMAN, 1985, p. 29).

¹³ O processo de acolher abertamente, ou ao menos aceitar, o início de um engajamento, como quando se devolve uma situação ou sorriso, [...] o reconhecimento social é uma olhadela que funciona especificamente como um gesto cerimonial de contato com alguém [...] Para realizar certas formas de reconhecimento social será necessário que os participantes se reconheçam cognitivamente, ou finjam tê-lo feito, ou se desculpem por não o fazer. (GOFFMAN, 2010: 127 *apud* PEREIRA, 2015).

questionamentos nos levam a inferir que esses atores estavam buscando definir a situação ou quadros¹⁴ para saber como proceder diante da interação ali presenciada.

Ao recorrer ao pensamento Goffmaniano na análise de quadros, Nunes (1993) afirma que esta é uma importante compreensão da posição do sociólogo no trabalho de campo. Em situações de observador/participante, o sociólogo é obrigado a manter simultaneamente vários quadros, de modo a poder conservar a sua posição de observador sem comprometer a de participante competente na situação. Nesse sentido, o pesquisador tem um duplo papel, ele deve buscar apreender as tramas vividas dos sujeitos de pesquisa, mas ao mesmo tempo deve participar junto deles, a fim de romper com o estranhamento.

Ao refletir sobre essa situação, acredito que muitos dos taxistas foram omissos em suas respostas ao serem indagados se já teria realizado a prática da lotação. Presumo isso devido alguns taxistas-lotação, como Sr. Carlito e o Sr. Cosme Sousa¹⁵ e etc., terem afirmado que muitos dos seus companheiros trabalham na “lolo”¹⁶, mas não assumem. Outro fator refere-se a alguns episódios ocorridos na aplicação dos questionários: no início do diálogo o Sr. Paulo¹⁷ afirmou nunca ter feito o serviço, inclusive que o serviço era ruim e não tinha rendimento como se pensava, era apenas uma ilusão, contudo no desenrolar do diálogo, acabou confessando que já tinha praticado o serviço, posteriormente ainda deixou escapar que se não fosse a fiscalização continuaria fazendo o serviço. Ou seja, o sujeito acabou se contradizendo no decorrer do diálogo.

Ao trazer para o pensamento Goffmaniano, como explicitado por Nunes (1993), posso afirmar que a princípio houve um determinado entrave na definição da situação. Eu, enquanto atora na referida representação exprimia perigo, tal situação embaraçosa é devido o fato dos sujeitos de pesquisa não terem informações suficientes ao meu respeito, sendo assim, eles tenderam a espreitar suas ações e falas. No processo de interação os atores, não apenas tentam definir a situação, mas definir a realidade da situação, ou seja, ao me apresentar como pesquisadora, os taxistas buscavam definir se

¹⁴“Parto do pressuposto que as definições de uma situação são construídas de acordo com princípios de organização que determinam os acontecimentos – pelo menos os acontecimentos sociais – e o nosso envolvimento subjectivos neles; quadro é a palavra que uso para me referir aqueles dentre estes acontecimentos básicos que sou capaz de identificar.” (GOFFMAN, 1986: 10-11 *apud* NUNES, 1993, p. 4).

¹⁵ Taxista, 55 anos de idade, e 20 anos de experiência no ofício de taxista.

¹⁶ Expressão para quem faz o serviço de táxi lotação.

¹⁷ Taxista de 60 anos, com 16 de experiência na profissão, trabalha no Posto Antônio de Miranda.

aquela definição da situação era real, ou seja, se realmente era quem dizia ser. Imagino que somente após ganhar confiança é que os atores começam a compartilhar abertamente das suas tramas.

Portanto, compreender o “Outro” e suas tramas sociais é um processo complexo e desafiador. O pesquisador precisa usar de uma maleabilidade a fim de ganhar a confiança de seus interlocutores, sendo as técnicas etnográficas de grande valia, pois auxilia nesse processo, no entanto é importante salientar que cada ida a campo traz novos aprendizados, e que sempre é importante refletir sobre a prática do pesquisador, pois esta não se constitui uma receita de bolo, que você simplesmente segue os passos a passos, mas a reflexão está presente em todo o processo, sendo às vezes o pesquisador levado a mudar de tática.

3. HISTÓRIA DOS TRANSPORTES PÚBLICO DE IMPERATRIZ: ônibus, taxi, mototaxi e taxi lotação

Para desenvolver uma narrativa a respeito dos principais aspectos do surgimento e institucionalização dos transportes coletivos, na cidade de Imperatriz, parti da comparação entre os trajetos realizados pelas empresas e o processo de expansão urbana ao longo das décadas.

Imagem 1 - Viação São Francisco na década de 60



Fonte: Blog ImperatrizImagens¹⁸.

Na década de 1960, por exemplo, passou a circular na cidade o primeiro ônibus, conhecido como “Jabuti” (imagem 1). Esse foi posto à disposição da população pelo empresário Mestre Cândido, dono da Hidráulica São Francisco e posteriormente da Viação São Francisco(O Progresso, 17/11/2013¹⁹). É importante destacar que tal ônibus ligava o entroncamento (final da Rua Getúlio Vargas) a atual praça da meteorologia. Ou seja, tal trecho é diretamente conectado com o momento de expansão da cidade (da Praça da Fátima até o entroncamento) ocorrido durante a gestão do Mundico Barros (FRANKLIN, 2008). Tal fato pode ser percebido na fala do Sr. Francisco Brandão, de 63 anos, com 54 anos de vivência na cidade.

Aqui dentro, o primeiro ônibus que rodou aqui, a gente chamava ele de jabuti, era do pai do doutor Sales, o Mestre Cândido, ele tinha uma oficina mecânica, que ainda hoje tem, a hidráulica São Francisco.. A viação São

¹⁸<http://imperatrizimagens.blogspot.com/p/registros-historicos.html>.

¹⁹Wilton Ferreira, em sua coluna “Pelos Ruas e Avenidas da Cidade”(O Progresso, 17/11/2013).

Francisco era a que fazia do entroncamento ao mercado velho, inclusive passava pela praça de Fátima, nessa diagonal onde nós estamos, ele passava saía aqui pegava a Godofredo Viana, ia até no Mercado ali no Bom Jesus, aí o ponto ele começava, aliás, do Mercado Bom Jesus, ao entroncamento, aí parava, então, só era uma rota, era só a Getúlio Vargas e voltava pela Getúlio Vargas, não tinha nada pra bairro, também na maioria não tinha os bairro que tem hoje, não existia essa quantidade de bairro. [SIC] (Francisco Brandão, Entrevista realizada dia 27 de Junho de 2017).

Na fala do Sr. Brandão há uma única rota existente em relação ao território limitado. Contudo, na década de 70 houve uma expansão urbana: ao norte o bairro Nova Imperatriz, ao sul Bacuri, a oeste Juçara e posteriormente o Entroncamento. A expansão destes bairros me leva a inferir que houve a necessidade de mobilidade, e de novas linhas. Na imagem abaixo, retirada do jornal o progresso na década de 70²⁰, é possível visualizar uma nova linha de ônibus: Da av. Getúlio Vargas até o 50 BIS, no bairro Nova Imperatriz.

Imagem 2 - Viação São Francisco na década de 70



Fonte: Jornal O Progresso.

Ao pensar a fala do Sr. Brandão em relação à fotografia, percebo que houve uma mudança no sentido das rotas, já que a primeira se desenvolveu no local mais antigo da cidade até a BR-010, enquanto que a segunda era paralela a BR-010 e sinalizava o sentido Sul-Norte.

²⁰Foto Verdade "Transportes Urbanos: agora ônibus melhores", O Progresso, 10/01/1978.

Ao folhear os jornais da década de 70 encontrei outra empresa operando no serviço de ônibus coletivo, a Viação Lira do Ouro²¹. Décadas depois é possível visualizar a expansão de linhas de ônibus para bairros considerados como o subúrbio: “Ônibus estenderão linhas aos Subúrbios: beneficiados os de Maranhão Novo e do Bacuri, O Progresso, 14/05/1991”. Tais fatos indicam a expansão territorial da cidade.

Após a Viação São Francisco e a Lira do Ouro emergiu a empresa TCI, e posteriormente a Aparecida. Segundo Edelvira Barros (1996) a empresa TCI tinha o monopólio fortíssimo desse serviço. É importante ressaltar que esse domínio só foi rompido, recentemente, no final do ano de 2015. Anteriormente o que havia era apenas uma máscara, isto é, ao invés de se trocar de firma, apenas mudava-se o nome. Segundo a Sportbus²² a TCI/Imperatriz tornou-se Nova TCI e posteriormente VBL. Após a Saída da VBL outra empresa assumiu o transporte urbano, a Rio Anil Transportes/Ratrans. Começou a circular em Imperatriz no dia 19 de fevereiro de 2016, após a cidade ficar 180 dias sem transporte coletivo devido o rompimento do contrato com a VBL.

Desde o surgimento dos primeiros ônibus até os dias atuais é possível perceber algumas tensões entre as empresas de ônibus, os usuários e/ou os concorrentes do transporte alternativo (Mototaxista, Táxi-lotação)²³. A relação entre os usuários e as empresas de ônibus não eram das melhores, sendo possível verificar notícias sobre o tema e cartas de leitores como:

[...] não existe qualquer fiscalização para verificar o funcionamento das empresas de ônibus no Município, que fazem o que bem entendem, não cumprindo os horários estabelecidos, operando com carros velhos, defeituosos, inseguro e faltando até equipamentos de segurança e simples parabrisas. (“Cidade Sem transporte após as 18 horas”, Jornal O Progresso, 23/01/1976).

Sr. Redator: os ônibus que correm dentro da rua de Imperatriz não oferecem nada em termos de segurança para os usuários. Vejo que a Ciretran é rigorosa quando se trata de prender infratores das leis de trânsito; e o que se vê, nos coletivos que nos servem, é um desrespeito total as normas de segurança. Vamos agir, Ciretran. José Cabral – Rua Ceará. (“Cartas/ ônibus”, Jornal O Progresso, 19/02/1978).

²¹ Cidade sem Transportes após 18 horas, O Progresso, 23/01/1976.

²² Uma comunidade de busólogos engajados na pesquisa, catalogação, preservação e intercâmbio de informações e fotografias sobre frotas que servem ou serviram a diversas partes do país. Ver referência em: <http://www.sportbus.com.br/2015/12/transporte-publico-em-imperatriz.html#more>

²³ Essa tensão pode ser acompanhada por meio de manchetes dos jornais impressos, como por exemplo: “Problema entre empresas de ônibus coletivo e o táxi-lotação vai parar na polícia.” Jornal O Progresso (10/02/2009).

Tais exemplos são relacionados à década de 70, momento em que as empresas vigentes eram a viação São Francisco e a Lira de Ouro. Nos dois recortes destacamos pontos em comum, a falta de fiscalização, a falta de equipamentos de segurança e um mal estado de conservação dos veículos. Algumas dessas insatisfações persistem até hoje²⁴, um exemplo disso são as manifestações populares de 2013 que culminou no movimento “Fora VBL” que persistiu até 2015.

É importante ressaltar que no ano de 2013 as empresas de ônibus passaram por uma intensa vistoria por parte da SETRAN²⁵. Tais fiscalizações coincidem com a “Revolta dos 0,20 centavos”, como popularmente ficou conhecido. Silva (2013) em seu artigo “A Revolta dos 0,20 centavos e o Poder no Brasil” explica um pouco desse fenômeno:

Em junho de 2013 o Governo Federal autorizou os Estados e os Municípios a elevarem as tarifas dos transportes públicos (metrô, trem e ônibus) em todo o País. O que se viu foi um levante contrário ao aumento protagonizado por toda a nação, e que foi capitaneado por um grupo de jovens denominados “Movimento do Passe Livre” que conseguiu mobilizar o povo que marchou pela bandeira de redução de tarifa, e ao término de alguns dias de protestos populares, conseguiram o que almejavam. (SILVA, 2013).

A revolta é fruto do descontentamento dos usuários em relação ao transporte público. O estopim foi o aumento de 0,20 centavos no valor da passagem. Ao analisar o contexto presume-se que há uma relação entre as manifestações e a intensa fiscalização em relação aos ônibus ocorrido em 2013²⁶ em Imperatriz.

²⁴ Podemos citar ainda uma pesquisa realizada pela ACII (Associação Comercial de Imperatriz) em parceria com a FEST (Faculdade de Educação Santa Teresinha) que mostra a insatisfação dos usuários em relação ao transporte coletivo. O resultado dela foi publicado no Jornal O Progresso no dia 21 de março de 2013. Os itens mais apontados foram o não cumprimento dos horários, (84%); ônibus apresentando problemas mecânicos, (80%); Sujeira nos veículos (95%); Falta de respeito ao cadeirante e ao idoso (65%). Tais números reforçam a ideia da insatisfação dos usuários de coletivos.

²⁵ A Secretaria de Trânsito e Transportes (SETRAN) tem como atribuições gerenciar e fiscalizar a execução das modalidades do transporte público de passageiros no Município; gerenciar e fiscalizar o trânsito, realizando a sinalização; realizar o gerenciamento e a manutenção da frota municipal.

²⁶ Todo esse enredo pode ser acompanhado nos jornais da época. Catalogamos 55 notícias do ano de 2013 que retratam a insatisfação e manifestação popular, apreensão de veículos, fiscalização e possível quebra de contrato. Algumas dessas manchetes são: “Ministério público quer VBL fora da linha de Imperatriz/João Lisboa” (O Progresso, 12/09/2013); VBL teve o contrato cancelado” (O Progresso, 14/07/2013); “Estudantes fazem protesto na câmara contra a VBL” (O Progresso, 03/08/2013); “Caso VBL A luta só acabará quando o Ministério Público esgotar todos os recursos diz promotor” (O Progresso, 04/08/2013); “SETRAN vistoria ônibus da VBL” (22/08/2013); “Transporte coletivo tem até

Ao tratar da tensão entre as empresas de ônibus e os demais concorrentes do transporte público, pode se destacar as empresas de coletivo e os mototaxistas. Na década 90, mais especificadamente em 96, os mototaxistas passaram a ser mais uma opção ao usuário do transporte público. Enquanto a população aderiu ao serviço às empresas de ônibus se sentiam prejudicadas com a proliferação dos mototaxistas. Isso foi destacado em uma matéria do Jornal O Progresso (15/01/1998): “TCI ameaça demitir funcionários, a empresa alega falta de condições financeiras em função da proliferação do serviço de moto-táxi”.

Segundo Josafá Ramalho²⁷, colunista do Jornal “O Progresso”, o surgimento dos mototaxistas provocou mudanças no transporte público de Imperatriz. “Ruas por onde jamais havia passado o “buzu”, hoje são bem servidas. Novas paradas foram instaladas, o transporte está mais perto do usuário. Na caça ao passageiro moto-táxi, ônibus e táxi fazem o jogo de cintura necessário. Entra em beco sai em beco”, (O Progresso, 04/01/1998). Segundo Josafá, se para as empresas de ônibus o surgimento dos moto-táxis representou um prejuízo, para a população foi um benefício, pois a concorrência desencadeou melhorias no transporte coletivo.

Após a regulamentação e consolidação dos mototaxistas o conflito se atenuou. Contudo, percebi a imersão de uma nova categoria neste cenário, os táxis lotação. Segundo o Sr. Carlito o serviço surgiu em função da proliferação dos mototaxistas, apesar disso, afetou diretamente os coletivos. Conforme O Progresso (20/03/1997), na manchete “Crise Obriga taxista a fazer promoção” o serviço gerou um conflito entre as duas categorias, pois os proprietários dos ônibus alegavam concorrência desleal.

A compreensão dos primeiros registros de táxi está relacionada à concentração de pessoas nas proximidades da Praça de Fátima²⁸, pois segundo Ferreira (2015), na década de 60 aquelas representava o centro comercial da cidade, possuindo o Armazém Paraíba, local de dormitório, restaurante, a Igreja Nossa Senhora de Fátima, armarinhos, farmácias, lojas de tecido, barbearias e etc. Além disso, Pereira (2015b) observou que a

dia 17 para se adequar” (O Progresso, 12/01/2013); “Justiça obriga VBL a vistoria da Sutran” (O Progresso, 07/03/2013).

²⁷ Repórter na Rádio Imperatriz na década de 80, além de outras emissoras de TV e rádio, assessor de comunicação e jornalista na TV Difusora Sul, apresentador, Coordenador regional da Pastoral da Comunicação da Comunicação - Pascom no Maranhão e membro do Comitê Central - pró criação do Estado do Maranhão do Sul e colunista do Jornal “O Progresso”.

²⁸ Segundo os entrevistados, o Sr. Brandão, Lacerda e João Assunção, o surgimento dos táxis ocorreu por volta da década de 60.

praça era um local central na qual as pessoas chegavam e saíam da cidade. Pois além de ser ponto de concentração dos ônibus intermunicipais, ficava próximo ao ponto de aviação.

Com todas essas características, a praça é um local de atração de pessoas e, portanto, favorável à existência dos taxistas. Há uma estreita relação entre o táxi e o comércio desenvolvido nas proximidades da referida praça. O taxista da Praça de Fátima, Wagner Gomes Mendes, de 60 anos, e 15 de experiência no táxi, destaca a relação entre o seu ofício e o comércio próximo ao seu posto, segundo ele, o seu faturamento está relacionado ao das lojas do calçadão, se o comércio está fraco, conseqüentemente, as corridas também.

Se há alguma data ou período do ano que o senhor acha que o movimento aqui é melhor?

Geralmente no final do ano e as datas de dia da mãe, dia da criança... nas datas comemorativas o comércio é um pouco melhor. [SIC](Wagner Gomes Mendes, 2015).

Apesar de recente a entrevista, posso fazer um elo com a formação deste grupo, pois o comércio tem uma ligação com os taxistas desde a formação dos primeiros trabalhadores. Assim, à medida que o comércio e cidade se expandiam o serviço de táxi também. Seu início é marcado por poucas pessoas exercendo a profissão, além disso, algumas das pessoas que exerciam essa função tinham outro ofício²⁹, mas a cidade foi crescendo, o número de habitantes, de migrantes, de comércio, de território foi aumentando gradativamente, e conseqüentemente, aumentou o número de taxistas e eles então passaram a se organizar.

Nesse sentido, primeiramente buscamos entender como funcionava o serviço nos primeiros anos da formação destes trabalhadores, e posteriormente como eles se organizaram e quais os seus desdobramentos, além de entender aspectos como o sentimento de medo, que se faz presente neste ofício, assim como algumas tensões que envolvem o taxista.

Para entender como era o funcionamento do táxi nos primeiros anos de sua aparição, busquei taxistas que tinham muitos anos de experiência na praça, como o Sr.

²⁹ Os entrevistados, o Sr. Lacerda e Sr. Brandão, dão exemplos de pessoas que trabalhavam com o táxi, mas exerciam outra profissão, a exemplo: Dió, que trabalhava no Jornal O Progresso.

José Moreira Lacerda, popularmente conhecido como Lacerda, com a idade de 69 anos, e 41 anos na profissão de taxista, que explica de forma sucinta um pouco dessa trama:

Não naquela época lá não tinha negócio de... você tinha botava pra rodar né, igual um Gari, chegava aqui pegava o passageiro e levava,[...], até os anos 80, praça, ninguém tinha interesse, por quê *era muito restrito* carro, não tinha moto, num tinha esse horror de moto, tinha era bicicleta, aí foi surgindo moto, ninguém queria trabalhar na praça, naquela época se ganhava dinheiro, por que naquela época não tinha concorrência. [SIC] (Lacerda, entrevista realizada no dia 27 de Junho de 2017).

De acordo com a fala do Sr. Lacerda, para trabalhar com o táxi era necessário possuir o veículo e “colocar pra rodar”, contudo, enfatiza que essa profissão era restrita, pois os veículos eram limitados. Em outro momento da entrevista, destaca ainda a dificuldade em possuir e comprar um veículo, o indivíduo teria que comprovar renda suficiente para efetuar a compra, além de levar dois fiadores que tivessem condições bem superiores à sua. Ele ainda afirma que muitas pessoas que trabalhavam com o táxi possuíam outro serviço, O Sr. Brandão também compartilha desta ideia, segundo ele um indivíduo possuía uma caminhonete de uso próprio e fazia um bico nas horas vagas. Portanto, isso me leva a inferir que o táxi, quando começou, era um serviço que não estava acessível às classes populares.

Segundo o Sr. Lacerda, nesse período, um único proprietário poderia ter quantos carros quisesse, ele mesmo possuía 4 veículos na praça. Era possível até montar uma empresa específica no ramo do táxi.

Segundo Wilton Ferreira, o primeiro ponto de táxi instituído em Imperatriz foi o da antiga rodoviária. O seu surgimento veio em função da construção da Rodoviária e foi inaugurado em 1974.

Imagem 3 - Primeiro Ponto de Táxi Privado Inaugurado com a Rodoviária em 1974



Fonte: Arquivo Pessoal dos taxistas³⁰.

Apesar de ser considerado o primeiro ponto de táxi em Imperatriz, é importante destacar que isso se refere de forma institucional, visto que esse posto se refere a uma iniciativa privada. Ainda é importante ressaltar que a criação deste ponto representa a expansão e estruturação da cidade, pois como mencionado anteriormente, a cidade centralizava na Praça de Fátima, tanto economicamente quanto em relação aos transportes.

Imagem 4 - Mapa Imperatriz (Distância entre o antigo Centro e antiga Rodoviária da Cidade)



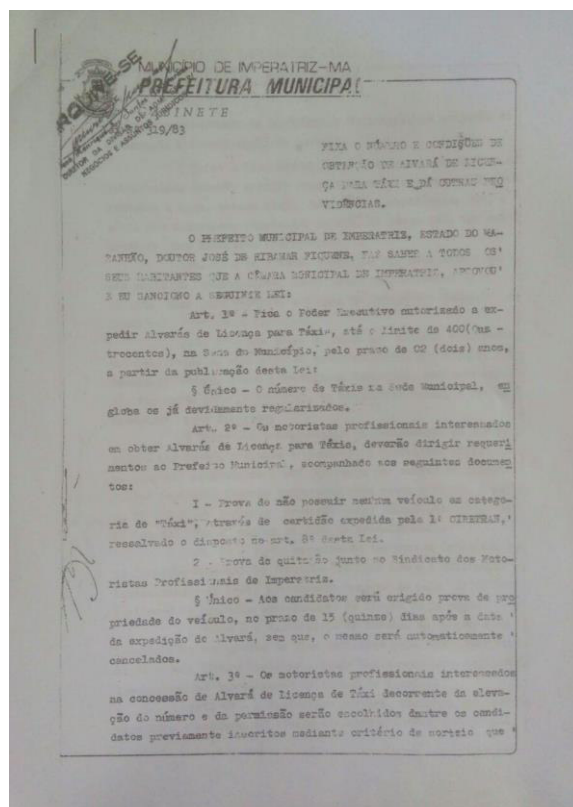
Fonte: Google Maps.

³⁰ Imagem cedida por um taxista da Praça de Fátima.

O mapa acima dá uma noção da distância entre a praça de Fátima e a antiga rodoviária. Há uma distância de 17 quarteirões da praça até o ponto, isso, partindo da rua Getúlio Vargas até o respectivo ponto. Com a construção da rodoviária parte da aglomeração da praça foi deslocada. Isso favoreceu o aparecimento dessa frota de carro.

Após analisar o surgimento dos primeiros taxistas posso presumir que não havia uma organização institucional na década de 60. O Sr. João Assunção Martins, conhecido como Joca, de 74 anos e 43 anos na profissão de taxista, atual presidente do sindicato da categoria, com 41 anos neste cargo, afirma que a primeira reunião entre os taxistas ocorreu em 1973, foi um marco na organização do grupo. Em 1975 fundaram a associação com o intuito de conseguir a regulamentação do serviço. Depois de criada e sancionada a lei que regulamenta o serviço de táxi, a associação foi transformada em Sindicato. A regularização veio através de lei municipal 318/83 sancionada pelo prefeito Ribamar Fiqueni.

Imagem 5 – Lei que regulamenta o serviço de táxi em Imperatriz-MA



Fonte: Sindicato dos Taxistas de Imperatriz.

O projeto de lei visou fixar a quantidade de concessão de alvarás na cidade além de organizar o serviço, instituindo direitos e deveres ao grupo. Algumas mudanças foram significativas, dentre elas vale mencionar que foi vetado um único indivíduo possuir mais de uma concessão, assim estava impedida atuação e criação de empresas de táxi de um único proprietário.

É importante destacar que a lei também buscava padronizar os carros na cor branca e com uma faixa azul, no entanto isso não vigorou. Segundo seu João Assunção isso foi devido às concessionárias não disporem, na época, de veículos na cor solicitada. Partindo disso, o sindicato lutou para que essa cláusula fosse revogada, tendo sido alterada por meio da lei 106/86.

Outro ponto importante é a fixação de postos de táxi. Sobre os pontos e a organização dos taxistas seu João Assunção afirma:

Antigamente num tinha ponto, parava em qualquer lugar, na hora que chegasse num lugar podia parar. Pensando na organização do do taxista, por que o motorista é o seguinte, o pessoal diz que quem tem freguês é padeiro, mas né não, nós também tem, foi organizando o ponto para que o motorista pudesse preparar o... o cliente pra quando precisasse e tal ... O primeiro ponto foi da praça de Fátima. [SIC] (Entrevista Realizada no dia 11 de Julho de 2017).

À medida que foi fortalecendo o serviço, o ponto de táxi surgiu como um elo entre o taxista e o passageiro. Os pontos foram fixados na lei 319/88 que também regulamenta o serviço de táxi. Mesmo anteriormente a essa lei os pontos já haviam sido constituídos. Ainda é interessante notar que os primeiros pontos se ergueram no eixo de expansão da cidade, como o da Praça de Fátima que fica localizada na Av. Getúlio Vargas. Nessa época o Sr. Lacerda afirma que do ponto era possível visualizar os bancos Bradesco, Real e da Amazônia, ainda destaca que para qualquer lado em que olhassem era possível visualizar passageiros. A concentração de pessoas também pode estar relacionada com a construção dos respectivos pontos.

A luta por um posto de táxi é desde a década de 70, pois os motoristas alegavam estar mais seguros pegando os seus passageiros nos pontos fixo: “Motoristas querem passageiros identificados”, O Progresso, 20/01/1977. Portanto, posso presumir

que o ponto significava não só um meio de conseguir e esperar passageiros, mas tinha o objetivo de identificá-los e se prevenir contra um possível malfeitor.

Assim como nos ônibus, nos táxis é possível perceber algumas tensões tanto em relação aos usuários quanto aos outros concorrentes do transporte público. Com relação usuários a tensão girava em torno da insatisfação em relação ao valor cobrado pela corrida³¹. Esse descontentamento pode ser acompanhado pelas edições do jornal O Progresso: “Táxi qual é o preço”, 18/11/1997; “Táxi: é hora da tabela”, 02/10/1972; “tabelas de preços e emplacamento: duas exigências para o táxi”, 25/05/1972; “Táxi: batida e exploração”, 03/03/1978; “Táxi: bandeirada a 7 cruzados”, 03/03/1978”.

Em relação às outras categorias, umas das primeiras tensões envolvem o surgimento dos mototaxistas, pois assim como os ônibus, os taxistas se sentiram prejudicados com a proliferação desta nova categoria. Segundo O Progresso³² o Sindicato tentou por várias vezes barrar a aprovação do serviço de mototáxi, mas ao perceberem que seus esforços eram em vão, afinal o serviço já tinha uma grande aceitação popular, começaram a cobrar das autoridades que disciplinassem o serviço.

Após o aumento considerável dos mototaxistas, os taxistas se viram obrigados a fazerem promoção para sair da crise: “Crise obriga taxista a fazer promoção, O Progresso, 20/03/1997”. O resultado disso foi discutido no sindicato e eles tiveram que baixar o preço da passagem de 30% a 50%. Outra saída foi através da prática da lotação, no entanto nem toda a categoria aderiu ao serviço o que gerou outro conflito entre os táxis que faziam a corrida convencional e os que exerciam a lotação.

Entre as décadas de 1970 e 1980, o transporte público regularizado era composto por ônibus coletivos das empresas Aparecida, Transporte Coletivo Imperial (TCI) e por táxis. Somente na década posterior é que se têm os primeiros registros de mototaxistas na cidade de Imperatriz. É importante ressaltar que a aparição desses “novos” atores sociais nos espaços públicos da cidade, não ocorreu sem que houvesse resistência das categorias já estabelecidas.

³¹É importante destacar, como afirma o Sr. Brandão, que quando iniciou o serviço de táxi não havia tabelas de preço, nem sequer taxímetro, o itinerário era cobrado por quilometragem ou combinado com o passageiro.

³²: “Taxistas cobram disciplina para o serviço de moto-táxi, O Progresso, 01/05/1997”.

É possível ter uma noção do clima de tensão da época, por meio da reportagem intitulada “Taxistas cobram disciplina para o serviço de moto-taxi” (O Progresso, 01/05/1997) que demonstra um episódio em que um grupo de taxistas se dirigiu à prefeitura para cobrar o disciplinamento dos mototaxistas. Valendo-se de declarações feitas por um taxista chamado João Rodrigues Pereira, o recorte demonstra a tensão entre classes por meio do seguinte trecho:

Rodrigues alerta que se a prefeitura não tomar providências, a qualquer momento pode ocorrer uma tragédia envolvendo taxistas e mototaxistas. Rodrigues revela que o clima entre as duas categorias não é das melhores e acusa mototaxistas de invadirem o local de trabalho dos taxistas e ironizá-los face às dificuldades que estão passando. Na semana passada um mototaxista foi brutalmente espancado por um grupo de taxistas do terminal rodoviário. Ele teria provocado um motorista da praça. As ameaças mútuas já viraram rotina entre as duas categorias. “Se a coisa continuar do jeito que está, vai ficar ruim tanto para nós quanto para eles”. (O Progresso, 01/05/1997).

Pela análise dessa primeira fonte (jornalística), percebo uma tentativa inicial de categorizar os mototaxistas, pois o título da reportagem gera uma espécie de identidade virtual e, conseqüentemente, uma expectativa de indisciplina por parte das pessoas que não conheciam os adeptos daquele novo ofício. Para Goffman (1988), existe uma diferença entre a forma como os indivíduos demandam uma percepção e geram uma expectativa sobre os atores sociais (Identidade Social Virtual) e o modo como estes, de fato, se apresentam (Identidade Social Real).

Posso presumir que o reconhecimento da própria categoria surgiu dentro de um contexto de conflito³³ que, nessa perspectiva intergrupar constitui um importante elemento para a unificação do grupo, já que transforma não só os grupos no momento do conflito, tornando-os agressivos, como observado no trecho, mas transforma-os em si mesmos, fazendo com que enxerguem um inimigo externo comum (SIMMEL, 1983). Além das provocações, um aspecto que alimentava essa disputa era o valor do serviço oferecido nas diferentes modalidades de transporte, pois sendo mais barato que os transportes já existentes, os mototaxistas ofereciam valores mais baixos que os taxistas³⁴.

³³ Na cidade próxima de Araguaína também se observou o conflito intergrupar por meio da reportagem “Ônibus são depredados por mototaxistas” (O Progresso 10/07/1997).

³⁴ Tal observação advém da leitura de reportagens como: Táxi: é hora da tabela (O progresso 20/10/1972); Tabelas de preço e emplacamento: duas exigências para o táxi (O progresso, 25/12/1972);

Sobre o período entre as décadas de 1970 e 1990, observou-se que o processo de expansão da oferta de transportes em Imperatriz pareceu ter acompanhado o crescimento da própria cidade³⁵. Sobre esse contexto, alguns informantes³⁶ recordam tanto do crescimento da cidade, quanto da falta de oportunidade de trabalho³⁷, foram aspectos que propiciaram o surgimento do ofício de mototaxista, que era uma atividade similar aos dos taxistas, contudo realizadas com motocicleta e com baixo custo. Somado a isso, não existia um disciplinamento no uso de equipamentos de segurança, forte ausência de fiscalização das habilitações, sendo acessível para qualquer pessoa que tivesse coragem para pilotar uma moto.

Na imagem 6 é possível visualizar um pouco tal situação por meio do registro de um motociclista transportando um passageiro, em uma rua de Imperatriz. Ela demonstra a realização de um transporte de passageiro, também conhecido como “corrida” sendo realizado sem equipamentos de segurança (capacete, luvas e colete sinalizado) em uma motocicleta não padronizada, pois com a regulamentação todas as motocicletas passaram a ser vinculadas a alvarás e foram padronizadas de forma a facilitar a identificação do prestador do serviço de mototáxi.

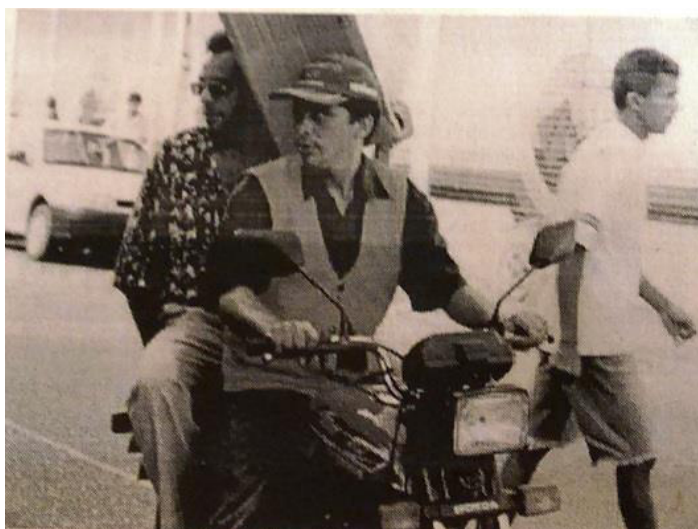
Táxi: batida e exploração (O progresso, 26/12/ 1972); essas manchetes enfatizavam a necessidade do estabelecimento de um preço menor e que não fosse arbitrário.

³⁵ Em termos populacionais essa expansão significou um aumento, dos períodos que compreendem as décadas de 1970 e 1980. Nesse período, a população passou de 34.698 habitantes em 1970 para 111.619 em 1980, e 210.051 em 1991 (IBGE, 2016). Enfim, a expansão da cidade e o aumento da população são variáveis diretamente ligadas à necessidade de o deslocamento e conexão, ao longo da crescente área urbana.

³⁶ Pedro Moraes da S. Junior, João Pofilho da S. Barros, Carlito Batista Pereira e “Informante A”.

³⁷ A reportagem “mototáxi” publicada no Capital 18/09/1998, explica que para muitos pais de família desempregados o trabalho como mototaxistas era uma perspectiva de sobrevivência.

Imagem 6 - Transporte sem equipamentos de segurança



Fonte: Jornal Capital 13 de dezembro de 1997.

Além da ausência de equipamentos, o fato do condutor do veículo estar olhando para o lado, e não para frente, é um elemento importante na compreensão na relação entre taxistas e mototaxistas, pois a falta (inicial) de disciplinamento, as ausências de preparação profissional e segurança no transporte eram pontos elencados pelos taxistas para a realização de diferenciação.

Se os valores abusivos e grosserias eram símbolos associados aos taxistas, estes, por sua vez, buscaram símbolos de indisciplina e falta de segurança no ofício dos mototaxistas, evidenciando informações sociais expressas na falta de equipamentos e formas de condução do transporte que reforçavam uma aproximação entre uma identidade virtual e outra “real” da nova categoria. A situação deixa clara uma tentativa de categorizar um grupo e desacreditá-lo, apontando símbolos que denotem informações sociais que levem ao descrédito.

Seguindo a perspectiva goffmaniana sobre a análise do estigma, é necessário considerá-lo sob uma ótica relacional, pois “um atributo que estigmatiza alguém pode confirmar a normalidade de outrem, portanto, ele não é, em si mesmo, nem horroroso, nem desonroso” (GOFFMAN, 1988, p. 6). Portanto, ao apontar o indisciplina de um, se evidencia o disciplinamento de outro.

Embora esses pontos tenham estimulado, por um lado, os argumentos em favor da proibição do serviço de mototáxi, por outro, também foram utilizados para justificar

a regularização e favorecer o controle e disciplinamento das más condutas no trânsito. Um exemplo disso pode ser verificado na fala³⁸ do vereador Joel Gomes Costa quando defendeu, em 1997, a regularização desse serviço na câmara municipal. Para ele, se um motoqueiro em alta velocidade sofresse um acidente, este seria um problema dele e da polícia de trânsito; no entanto, se fosse flagrado com velocidade acima do permitido, seria problema do usuário e de toda a sociedade, e por isso a atividade deveria ser regularizada.

É importante ressaltar que a situação de regulamentação não era tão simples, pois ao mesmo tempo os motociclistas se mobilizaram para reivindicar a regularização, também havia um temor de descredenciamento de trabalhadores, já que, de acordo com a lei municipal que seria aprovada a seleção dos primeiros trabalhadores regulamentados ocorreria por meio de sorteio, mais especificamente um sorteio de duzentas licenças para três mil motociclistas³⁹.

A partir do debate sobre a regulamentação, foi possível observar a existência de divisões no âmbito dos mototaxistas, mostrando que não se tratava apenas de um processo de construção de identidade que era mobilizado por fatores externos, como por exemplo, o conflito com a categoria dos taxistas e o diálogo com o poder público, mas também por uma dinâmica interna movimentada por conflitos e conciliações que resultaram, inclusive, na institucionalização da própria associação profissional dos mototaxistas, em julho de 1996.

No processo de luta para regulamentar o uso da motocicleta no transporte de passageiros, uma estratégia fundamental foi a de construir um *contra enquadramento* que deslegitimasse a ideia da falta de segurança e profissionalismo, desenvolvida pelos taxistas.

Esse conflito em torno da imagem do grupo ficou evidente na reportagem “Sindicato dos moto-taxis realizam reunião: o objetivo é oferecer melhor condição de transporte ao usuário” (O Capital 22/12/1997). Nela, o presidente da época, Edson Rosa Caldeira explicou para a população que os serviços eram realizados em regime de escala para que o usuário tivesse atendimento disponível por 24 horas. Ele discorreu que

³⁸ Câmara discute regulamentação (O Progresso 11 /04/ 1997).

³⁹ “Lei de Regulamentação fica sub- júdice” (O Progresso, 12/06/1997).

a entidade encomendou 800 coletes especiais luminosos, de uma empresa paulista, com o objetivo de padronizar o serviço.

Imagem 7 - Início do processo de padronização



Fonte: O Capital 22/12/1997.

Uma diferenciação entre as imagens 6 e 7, produzidas apenas com 11 dias de diferença é a padronização dos coletes. Ao notar que as duas imagens foram feitas no mesmo mês e ano é possível pensar na existência de mais de um tipo de mototaxista na cidade. Esse conflito interno da categoria também pode ser acompanhado pelas páginas do jornal o Capital, das quais se extraiu os seguintes trechos:

Depois da criação do sindicato da categoria que só congrega 800 moto-taxi, foi criada também a cooperativa, que de uma maneira mais organizada tenta juntar os que não entraram na lista do sindicato, e orientar os mesmos na busca de uma saída para o impasse. Tudo ia bem, se não fosse o fato de agora ter surgido à segunda cooperativa, com nova proposta e com visão inovadora, que realizou até desfile nas ruas da cidade para apresentar o novo uniforme, coisa de quem quer organizar (O Capital, 16/01/1998).

Em entrevista a um órgão de comunicação local, o presidente do sindicato dos mototaxistas Edson Caldeira, deixou claro que os mototaxistas filiados a cooperativas e outros sindicatos que não são reconhecidos pelas autoridades poderão ser penalizados com a proibição de poder executar os serviços. De acordo com Edson Caldeira, o objetivo do sindicato no momento é ajudar o prefeito municipal a organizar o trânsito (O Capital, 27/01/1998).

Esses documentos deixam evidente uma disputa em torno da legitimidade e busca de reconhecimento na opinião pública. Trata-se de grupos que compreendem o valor simbólico do fardamento, a importância da transmissão de uma ideia de

organização e que se valem dos jornais como forma de construir uma imagem pública frente à população. Assim, apesar das divisões internas, a disputa em torno de valores modernos relacionados à eficiência foi positiva para a causa da regularização, já que, apesar do serviço já existir na prática, iniciou-se um debate em torno da qualidade e legitimidade do ofício na cidade. Como fruto de toda essa situação, em 03 de julho de 1998 o prefeito da época, Ildon Marques de Sousa, sancionou a Lei nº 859/98, que regulamentou o serviço de mototáxi na cidade de Imperatriz.

A fim de obter mais informações sobre a organização dessa categoria de trabalhadores, busquei dados na sede do Sindicato dos Mototaxistas (Sindmoto), existente desde 1996, e atualmente localizada na Rua Barão do Rio Branco, Nº 88, Centro. Tendo como lema “a união faz a força” (Imagem 8), a sede do sindicato constitui uma importante estrutura de mobilização, contribuindo com a própria missão dessa instituição, que segundo o estatuto, seria para fins de defesa, estudo, coordenação, orientação e representação legal da categoria. Internamente ele é administrado por uma diretoria composta por três membros: presidente, o diretor-secretário e o diretor-tesoureiro, eleitos a cada três anos - e conta ainda com 100 associados.

Imagem 8 - Sindicato dos Mototaxistas



Fonte: Pereira (2016).⁴⁰

⁴⁰ Refere-se à autora desta monografia.

Segundo a secretária da instituição, Glenda Oliveira Vieira, 9 anos de profissão, existe mais de 30 pontos de mototáxis espalhados por toda a cidade e não há alvarás específicos pra cada local. Dessa forma qualquer condutor pode trabalhar em qualquer ponto, contudo, observou-se que geralmente acabam fixando-se em determinados lugar, onde desenvolvem um sentimento de pertencimento e amizades.

Existem dois tipos de pontos para a permanência desses profissionais: os organizados pelos próprios mototaxistas e aqueles criados pela SETRAN. O primeiro caso pode ser observado na imagem 9 onde é possível visualizar um lugar de concentração na esquina com Praça Tiradentes, que é próximo ao hospital Regional e ao terminal de integração de ônibus no centro da cidade.

Na imagem 9, é possível visualizar bancos, três trabalhadores com coletes laranja, sinalizados e que indicam a situação de regularização do ofício, no segundo plano há uma moto padronizada, com capacete e uma prancheta com a escala de serviço, por meio da qual se verifica a ordem de chegada, critério estabelecido para decidir qual dos motociclistas fará a corrida. Lá havia cadeiras, mesa, água gelada tudo isso estabelecido em um antigo ponto comercial, que antes servia na venda de carne. Trata-se de uma estrutura fomentada pelos esforços dos próprios membros do ponto, e que é completamente distinta da observada nas primeiras imagens que se remetem ao ano de 1997.

Imagem 9 - Observação em Campo⁴¹



Fonte: Fausto (2016).⁴²

⁴¹ O frame foi retirado de material coletado para a construção de um vídeo etnográfico realizado pelo grupo de pesquisa LAEPCI (Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens), na qual esses atores ressaltaram a questão do medo do outro, o que nos instigaram a compreender um pouco mais desse fenômeno. O vídeo etnográfico pode ser encontrado no link: http://www.ppgcs.ufpa.br/revistavisagem/edicao_v2_n1/videos/cidade-como-laboratorio-social/.

No caso dos pontos criados pela SETRAM, há geralmente, apenas, a sinalização amarela que significa a autorização para o estacionamento das motos utilizadas no serviço de transporte. Quando há algum tipo de conforto como cadeiras ou lonas de proteção contra o sol, geralmente são fornecidos pelos próprios mototaxistas. Sobre essa última modalidade, Araújo (2016) reafirma a existência dos 30 pontos, comunicada pela secretária do sindicato, mas detalha explicando que eles recebem 650 profissionais. Sobre essa modalidade de ponto, a imagem 10 traz a delimitação amarela próxima a uma calçada na esquina da Avenida Getulio Vargas com a Rua Pernambuco (ao lado da Praça Brasil).

Imagem 10- Ponto estabelecido pela prefeitura



Fonte: Pereira, 2016.

Na imagem é importante perceber que as motos são cobertas com papelão para diminuir a incidência de sol e calor sobre os veículos. Já os profissionais utilizam as marquises das lojas como forma de proteção.

Para compreender melhor o processo de institucionalização desse ofício, vale explicar a trajetória de vida do senhor Carlito Batista Pereira. Ele é filho de lavradores e

⁴² Fausto Ricardo Silva Santos, ex componente do grupo LAEPCI. A foto foi retirada de um vídeo etnográfico em que o grupo estava construindo.

nasceu em Tocantinópolis-TO, no ano de 1961. Chegou a Imperatriz no ano de 1985, mas entre 1985 e 1992 alternou-se entre Imperatriz e um garimpo no estado do Pará. Após esse período fixou-se definitivamente na cidade por meio de um trabalho de vigilante, que em 1996 foi somado ao ofício de mototaxista. Sobre aquele momento de inserção na profissão, ele explica:

Surgiu o serviço e eu acompanhei. **Na época só precisava da moto** e um capacete pro motorista. **Carregava era duas três pessoas na moto**, depois foi que mudou o código de trânsito. **Carteira, num tinha carteira não**. Eu lembro na época nós éramos 36 no ponto e só dois tinha habilitação [SIC]. (CARLITO, entrevistado no dia 01/10/2016, grifos nossos).

Com a exceção do uso do capacete, a descrição do momento inicial desse entrevistado no ofício vai ao encontro das características contextuais observadas nas fotografias, e trechos jornalísticos que apontavam para o indisciplinação e despreparo dos condutores. A concentração de trabalhadores por ponto é um dado que demonstra uma diferenciação em relação à situação atual, que no máximo chegam a 10 ou 15 condutores por ponto.

Quando se pensa na relação entre sociedade e indivíduo, pode-se pensar que a falta de objetivação das normas possibilitava a inserção individual de acordo com as aptidões e necessidades individuais. Tendo a experiência de ter participado dos primeiros anos de formação do sindicato, o senhor Carlito foi mototaxista por oito anos e depois ingressou em outra modalidade de transporte conhecida como taxi-lotação. Com a mudança, passou a alugar o alvará da moto para outro trabalhador.

O informante supracitado recorda que o sindicato era organizado e buscava melhorias para a categoria, exemplo disso é que por meio da união desses trabalhadores, foram organizados rifas e bingos que resultaram na obtenção de uma sede própria (imagem 8) e até uma chácara.

Para compreender a história dos táxis-lotação recorri aos próprios taxistas e ao arquivo jornalístico. Ao analisar as falas e os recortes é possível olhar a história dos taxistas lotação por dois aspectos, relacionados aos conflitos entre as modalidades do transporte, e tocante às experiências do taxista.

Por meio da leitura de jornais foi possível observar que os primeiros taxistas lotação emergiram após o aparecimento dos mototaxistas. Isso se explica pelo fato dos

taxistas se sentirem prejudicados com a proliferação desses novos profissionais, como mencionado acima, pois alegavam que tinham perdido boa parte dos seus clientes para a nova categoria⁴³. Como afirma o Sr. Francisco, ex-presidente da associação:

Nesse sentido, presumo que o táxi lotação surgiu como resposta do conflito entre os táxis e mototáxi. Assim, posso fazer um elo entre as tensões, já frisadas anteriormente, entre as categorias do transporte público de Imperatriz. Na medida em que surge uma nova categoria, os grupos, já existentes, sentem-se prejudicados, gerando uma tensão entre eles, pois cada grupo quer ganhar seu espaço e assim lutam pela conquista do passageiro a fim de faturar mais ao final do dia. Essa situação já foi presenciada em outros lugares como em Lima, no estudo feito por Cláudia Bielich (2009). Esse conflito entre as categorias do transporte, a autora denominou de “Guerra Del Centavo”.

Outro ponto que destaco na fala do Sr. Francisco é o apontamento feito por ele, caracterizando a lotação como “desvio de função”, o qual é possível fazer relação ao pensamento de Becker (1963) sobre o desvio social. O desvio para Becker (1963) não está relacionado ao ato em si, mas a reação dos outros, e é um processo que vem em consequência de regras sociais impostas por criadores e ou reformadores, que normalmente detém o poder político e econômico. Quem desvia dessas regras são considerados outsiders, esses indivíduos podem ou não se considerarem de tal forma, podem ser ou não intencionalmente desviantes. A fala do Sr. Francisco dá a entender que ele tinha consciência de estar infringindo uma lei e da reação de reprovação do seu ato em função de outros atores sociais, como alguns taxistas, mototaxistas e as empresas de ônibus.

Apesar do conflito entre as categorias ter influenciado a aparição do serviço de táxi lotação, é importante destacar, como já mencionado, que a questão subjetiva tem grande importância. Isso pode ser verificada por meio da experiência do Sr. Edmar. Ele afirma que a lotação surgiu antes mesmo da aparição dos mototáxis, explicando que as pessoas se juntavam para ir a determinado local e dividiam o valor da corrida, pois necessitavam se locomover e a pequena frota de ônibus não supriam as carências.

Outro exemplo nos foi dado pelo Sr. Francisco, o qual nos relatou sobre o primeiro motorista de táxi lotação:

⁴³“Crise Obriga taxista a fazer promoção, O Progresso, 20/03/1997”.

[...], foi muito simples o começo do táxi lotação, o primeiro cidadão que fez lotação aqui na cidade, ele tava vindo do ponto dele e passou na parada de ônibus e a esposa dele estava e aí quando ele viu ela, ele convidou ela pra vim, aí quando ele convidou ela pra vir e como tinha outras pessoas que era do mesmo local que ele morava, aí perguntou se ele não trazia, aí ele disse, levo sim, aí começou o táxi lotação [...]então ele botou ela no carro, naquele momento, veio mais três e todos ele chegou e pagou a passagem, a primeira passagem foi paga pelos 0,50 centavos, só que esse 1,50 todo deu pra ele botar gasolina pra ele trabalhar o dia seguinte, aí quando ele veio, a mulher dele não tava mais lá, mas quando ele veio pra almoçar ele encostou na parada e já veio chamando, vambora. [SIC] (Francisco de Sousa Silva, Entrevista Realizada no dia 18 de Julho de 2017).

Ao analisar as falas do Sr. Edmar e do Sr. Francisco acredito que o surgimento do táxi lotação se deu por meio das suas práticas. Essas se constituíram ao longo do tempo, talvez o primeiro a fazer o táxi lotação nem tinha consciência que estava praticando o serviço, mas ao repeti-la e ao perceber que estava rendendo lucro, essa se tornou um dos primeiros passos para a constituição do táxi lotação.

Ainda com base no pensamento de Becker (1963) pode-se pensar a constituição da categoria dos taxistas lotação ou lotoeiros por meio da carreira desviante. Para Becker o reconhecimento enquanto desviante ou enquanto um grupo que a sociedade considera como desviante, ou mesmo o não reconhecimento enquanto grupo desviante perpassa por um processo, por uma sequência de experiência que o levam a se identificar enquanto grupo.

Nesse sentido, imagino que as primeiras práticas desenvolvidas pelos taxistas como o processo de experiência, estes por sua vez ainda não se reconheciam enquanto lotoeiros, mas somente com o processo, com o compartilhamento de experiências e de pessoas que praticam o mesmo ato é que passaram a se reconhecer enquanto tal.

Nesse processo destaco também as influências entre os taxistas. O Sr. Francisco nos explica que o primeiro taxista ao fazer a lotação e ao perceber que essa prática era rentável, transmitiu-a ao seu colega de trabalho que passou a copiar o serviço. Portanto, percebo essa transmissão de práticas no fazer lotação como aspecto importante na consolidação desta categoria.

Outro aspecto refere-se à expansão do serviço. O Sr. Francisco, assim como tantos outros taxistas que conversamos informalmente, chamou atenção para a expansão desse serviço.

[...] aí ele começou fazendo e foi se espalhando, quando eu entrei em 2002 na lotação, o meu carro foi o carro de número 18, só tinha 18 carros fazendo lotação, quando foi no final do ano entrando em 2003, foi o tempo que nós entremos no movimento da cooperativo, nós tava com 36, no dia que nós começamos correr, tinha 36 carros fazendo lotação, e em 2004, em dezembro de 2004 quando fizemos, fundamos a associação nós já tava com 60 carros fazendo a lotação, nós chegamos a ter 110 carros agregado na associação.[SIC] (Francisco de Sousa Silva, Entrevista Realizada no dia 18 de Julho de 2017).

A partir da fala do Sr. Francisco percebo uma dimensão do aumento do número de taxistas que passaram a realizar a lotação. Nesse sentido, presumo que o serviço de lotação teve início por meio da sua prática, não tendo separação entre os táxis. Contudo, no decorrer dos anos, essa prática foi ganhando força e se consolidando, até que os taxistas-lotação passaram a se identificar como uma categoria, e a se organizar por meio de uma associação a fim de legitimar o serviço.

Outro aspecto importante para se considerarem uma nova categoria foi a não aceitação do próprio presidente do sindicato dos taxistas. O Sr. João Assunção se posicionava contrário, o que gerou revoltas nos que efetuavam a lotação, chegando inclusive a denunciar o presidente: “Taxistas denunciam Joca Assunção de praticar irregularidades no sindicato, O Progresso, 07/02/1997”.

Segundo o Sr. Francisco, ao perceberem a divisão existente entre os que praticavam ou não a lotação, os lotoeiros passaram a se organizar e se reunir a partir de 2003, e em 2004 decidiram criar a Assotaimp⁴⁴ (Associação dos taxistas-lotação) com o intuito de lutarem pela legalidade do serviço. A criação da associação também denota o não reconhecimento enquanto um grupo outsider e o desejo de lutar em busca do reconhecimento.

⁴⁴ Segundo o Sr. Francisco o primeiro presidente foi o Francisco Barros Reis, conhecido como Reis, que ficou de 2004 até 2005, em 2006 assume o Sr. Francisco permanecendo até 2012, e de 2013 até o presente momento é o Sr. Genival.

4. DE TAXI AOS TAXIS LOTAÇÃO

Primeiramente entendo que a lotação se constitui como uma prática e não como categoria. Os primeiros taxistas lotação eram antes de tudo taxistas. Isso me coloca numa posição de problematizar os limites e os termos entre as fronteiras.

Apliquei 65 questionários em 17 pontos fixos e 2 rotativos. Vale destacar que um destes pontos rotativos é conhecido localmente como ponto de táxi lotação, o outro, apesar de ser rotativo concentra os taxistas da rodoviária.⁴⁵ Desses 65 entrevistados, 20 declaram-se taxistas lotação, e os outros 45 apenas como taxista convencional, ou seja, apenas uma pequena parcela se declara taxista-lotação, em termos de porcentagem, são apenas 32% dos taxistas que realizam a lotação.

É importante destacar também que desses 45 indivíduos que dizem trabalhar apenas com corrida, 12 já teriam trabalhado com a lotação e deixaram de realizar essa prática alegando baixos lucros, trabalho exaustivo e a fiscalização acirrada da prefeitura. Sobre esse último aspecto, outros dados como reportagens jornalísticas⁴⁶ e diálogos também reforçaram a tensão entre a prefeitura e a prática de lotação realizada por motoristas. Um exemplo disso pode ser verificado no seguinte diálogo:

No momento a gente sabe que a fiscalização contra os táxi lotação está intensa, gostaria de saber se isso influenciou você a ficar mais no ponto?

Influenciou mas deu ficar aqui devido a fiscalização, primeiro que essa fiscalização é legal, entendeu? É uma coisa dentro da lei, tá entendendo? Das vezes em que eu fui abordado, que eu fui notificado nesse tipo de serviço, que era proibido fazer, foi o que fez eu vir pro ponto, por que se eu continuasse fazendo eu era já chamado de reincidente, por que já tinha sido já notificado, prestado esclarecimento como é que funcionava, e que esse tipo de serviço não era legal, entendeu? Devido o gestor ainda não ter aprovado, e aqui tá mais calmo. [SIC] (James de Oliveira, 2016).

⁴⁵ O referido ponto outrora tinha sido fixo, passou a ter essa rotatividade quando a Rodoviária mudou de lugar, mas como o ponto é em frente a Rede de Supermercado Mateus, o que faz gerar um grande fluxo de pessoas, fez com os taxistas que já eram do referido ponto continuasse, há portanto, uma apropriação do espaço, pois os que ali ficam não costumam aceitar pessoas de fora, justificam isso por terem ajeitado o local, colando banco e etc.

⁴⁶ “SETRAN divulga relatório e intensifica fiscalização”, Jornal O Progresso, 26/03/2010; “SETRAN e PM apreendem táxi-lotação”, O Progresso, 01/10/2011; “SETRAN intensifica fiscalização contra transporte irregular”, O Progresso, 16/01/2013.

A questão da legalidade da prática é um ponto forte na fala do Sr. James de Oliveira, que há oito anos trabalha no ponto de taxi da Praça Tiradentes. O relato aponta a linha tênue que separa os papéis de taxistas e lotoeiros, sendo importante enfatizar que o entrevistado também vende o serviço de motorista por meio de “contratos” para transportar crianças para escola. Isso deixa claro também que para além das classificações em torno de agrupamentos, a questão do uso laboral do veículo e das práticas são importantes elementos presentes nessas fronteiras classificatórias.

Dos 65 trabalhadores com que tivemos contato, verifiquei que 49 deles possuem a idade entre 40 e 60 anos. Destes, 15 possuem entre onze e quinze anos de experiência, e 15 até, no máximo, dez anos de experiência, demonstrando que grande parte dos entrevistados é novo no exercício deste ofício, apresentando desde aqueles que iniciaram em 2002 até os que iniciaram em 2017. Dos dezenove restantes vale destacar que cinco possuíam entre 16 e 20 anos, doze se distribuem em experiências que variam de 21 a 40 anos, e apenas dois possuíam experiência entre 41 e 45 anos. Desse quantitativo, posso citar o senhor Benjamin e José de Moreira Lacerda, que possuem respectivamente 68 e 69 anos⁴⁷ e são naturais de Presidente Dutra e Imperatriz.

É importante destacar que desses 49, trinta (62%) eram de outras cidades do Maranhão, dez (29%) de outros estados e nove (9%) de Imperatriz. Essa característica migratória é semelhante ao perfil geral dos entrevistados, dos quais a maioria (44 motoristas) é migrante e apenas 21 imperatrizenses. Interessante ainda foi o fato de trinta e um desses migrantes possuírem parentes na cidade, sinalizando assim com uma estratégia de adaptação ao “novo lugar”.

É importante destacar que esses migrantes ao chegarem a Imperatriz tinham que se adaptarem as condições de trabalho aqui existente. No ano 2000, conforme IBGE (2000), a população ocupada encontrava-se distribuída da seguinte forma: Agropecuária 8,9%; Indústria 18,6%; Comércio 27,1%; Serviços 9,7%; Administração pública 34,9% e Atividades não definidas 0,7%. (BORGES, CARNIELLO, TADEUCCI, 2014). As oportunidades de serviços giravam principalmente em torno da indústria, comércio e administração pública, nesse sentido, cabe à indagação sobre o que teria levado esses

⁴⁷ Por meio dos relatos desses mais antigos foi possível ter uma orientação sobre a respeito da emergência dos tipos de transporte em Imperatriz.

indivíduos a optarem pelo serviço de táxi. A tabela abaixo demonstra o que levou esses trabalhadores a escolher o táxi como meio de sobrevivência:

Tabela 2 - Ingressão no Táxi

Ingresso no táxi	Taxistas Convencionais	Taxistas Lotação	Total
Facilidade/rapidez de ganho	4	3	7
Trabalhar por conta própria	11	7	18
Desempregado/Falta de Opção	18	5	23
horário flexível	2	0	2
Segurança/conforto	2	4	6
Sem Resposta	5	0	5
Outros	3	1	4
Total	45	21	65

Dos 65 entrevistados, 35% (23) afirmam ter ingresso no táxi devido falta de opção e/ou desemprego. Essa falta de opção pode estar relacionada à idade avançada, visto que 49 dos entrevistados têm entre 40 e 60 anos de idade. Ou mesmo ao nível de escolaridade. Do total de entrevistados verifiquei que 50% (32) dos taxistas possuem no máximo o Ensino Fundamental completo, e que 41% (29) ingressaram ou concluíram o ensino médio, e somente uma pequena parcela, 6% (4), é que concluiu o Ensino Superior. Nesse sentido, a grande maioria dos taxistas possui média ou baixa escolaridade, tendo que recorrer a serviços que não necessitem de maior qualificação. Isso fica evidenciado quando estabeleço a relação entre a profissão anterior desses trabalhadores que pode ser verificado na tabela abaixo.

Tabela 3 - Profissão Anterior dos Taxistas

Profissão Anterior	Taxista Convencional	Taxista Lotação	Total
Mototáxi	4	5	9
Motorista de ônibus	1	1	2
Motorista	5	1	7
Caminhoneiro	6	3	8
Indústria	9	1	9
Funcionário Público	2	1	3
Garimpeiro	2	1	3
Militar	0	1	1
Pedreiro	4	1	5
Vendedor	1	1	2
Outros	6	3	6
Sem Respostas	5	1	5
TOTAL	45	20	65

Ao relacionar esses dados é possível fazer alguns apontamentos. A maioria dos serviços anteriores (72%) dos taxistas não necessitava de médio ou alto nível de escolaridade, a exceção dos que trabalhavam na indústria⁴⁸, e os funcionários públicos. Essa entrada no ramo do táxi pode estar relacionada ao nível de escolaridade, visto que para exercer tal profissão necessita apenas ter a carteira de motorista, o carro e o alvará.

Outro aspecto que influenciaram alguns destes trabalhadores é o desejo de trabalhar por conta própria, que segundo a tabela 2, 28% (18) dos taxistas afirmam ter ingresso no táxi com o objetivo de ser patrão de si mesmo. Desses 18, catorze trabalhavam em empresas, dois como mototaxistas e dois não responderam. Esse desejo de trabalhar por conta própria pode estar relacionado também a renda mensal, visto que quem possui pouca escolaridade dificilmente encontra emprego que pague dois salários mínimos ou mais.

Uma questão bastante apontada é o desemprego e ou falta de opção. Desses 23 trabalhadores apenas dois possui entre 20 a 31 anos, 16 possui entre 40 a 61 anos e 2 possui entre 70 e 81. Os dados mostram que a maioria dos trabalhadores possui uma idade avançada que nos termos de Antunes e Alves (2004) são considerados os “idosos pelo capital”. Nesse sentido, esses indivíduos sendo expulsos do emprego formal

⁴⁸Subtende-se aqui que os que trabalhavam na indústria tinha formação na sua área em específico, pelo menos um curso técnico.

difícilmente conseguem entrar novamente no mercado de trabalho, sendo assim necessário buscar outros meios de sobrevivência.

Outro aspecto que pode ter influenciado na decisão destes trabalhadores pode relacionar-se ao serviço anterior. Dos 65 trabalhadores, 26 destes (desses 26, 10 eram taxistas-lotação) possuíam experiências como motoristas, seja de empresas, como de ônibus ou mesmo de caminhoneiro ou mototaxista. Esse contato anterior relacionado ao transporte pode ter influenciado na escolha do táxi. Pois como aponta o Sr. Josivaldo⁴⁹, é necessário aprender as manhas do táxi, quando ele faz referência a isso, um dos aspectos que ele ressalta é justamente o conhecer a cidade, se o cliente pedir pra levar para determinado local, o taxista deve ter esse conhecimento.

Um exemplo que podemos citar é o Sr. João Alves Pinto, que tem 65 anos de idade, trabalha tanto na lotação quanto na corrida, possui menos de um ano no táxi, no entanto, ele tem uma vasta experiência enquanto motorista, já tendo trabalhado de táxi esporadicamente, visto que o carro em que atua é do seu filho, além de ter trabalhado como caminhoneiro, motorista de ônibus da VBL e mototaxista. Ressaltou que optou pelo serviço de táxi devido sua idade e por não conseguir mais emprego de carteira assinada, viu no táxi uma saída para não ficar ocioso.

Destaca ainda que dificilmente conseguiria um emprego de carteira assinada que rendesse na média dois ou três salários mínimos, inclusive acredita que esse é um dos motivos de muitos taxistas terem optado pelo ofício. Além disso, frisa que não teve dificuldade ao aderir ao referido ofício, devido já ter uma longa experiência enquanto motorista e por conhecer bem a cidade, disse que busca tratar bem seus clientes, não criar contenda com os colegas, e que inclusive sonha em um dia comprar o seu próprio alvará.

Essa experiência com o transporte é algo significativo que é presente não só nos taxistas com idades mais avançada como nos jovens. Posso citar como exemplo o Sr. Douglas, de 27 anos e 8 anos de experiência no táxi, ele entrou no serviço de táxi motivado pelo desemprego, mas o seu ofício anterior o auxiliou nessa escolha, pois anteriormente tinha trabalhado de motoboy, essa profissão lhe proporcionou o conhecimento sobre as ruas da cidade que é um aspecto fundamental no ofício de

⁴⁹ O Sr. Josivaldo tem 41 anos, e é taxista há 12 anos, tendo iniciado já na prática da lotação, tendo trabalhado anteriormente como estivador.

taxista. Outro ponto que lhe influenciou foi o preço relativamente baixo do alvará de táxi na época em que o adquiriu, afirma que conseguiu comprá-lo na época por 7.000 reais.

Nas andanças pelos pontos e na busca por compreender um pouco do táxi lotação e conseqüentemente do taxista convencional me deparei com a prática denominada pelos taxistas de "Balão". O Sr. Raimundo da Conceição⁵⁰, taxista do Posto UPA⁵¹, explica que o balão funciona quando o taxista sai da casa dele para ir ao seu posto de táxi ou ao contrário. No primeiro caso, ele dá uma volta no seu próprio bairro ou circunvizinho atrás de passageiros, podendo pegar um ou mais, e levá-los aos seus respectivos itinerários. O segundo caso, ele sai do ponto e dá uma volta na cidade em busca de passageiro e deixa nos seus respectivos itinerários. Ao fazer uma ligação com o relato do Sr. Francisco sobre o primeiro taxista a realizar a lotação pode-se caracterizá-la como "Balão".

No entanto é importante destacar que esse processo denominado "Balão" tanto os taxistas lotação quanto os convencionais realizam, mas muitos dos que se declaram somente taxistas não consideram essa prática como lotação. Segundo o Sr. Carlito as autoridades municipais nunca quiseram de fato coibir o serviço de lotação, mas organizar, e que os primeiros pontos rotativos foram criados em função dos táxis lotação com o intuito de eliminar o "pinga pinga"⁵², além disso foi criada a lei N° 1063/2003⁵³, para possibilitar ao taxista pegar passageiros em qualquer ponto da cidade, o que anteriormente era proibido.

Essa lei é considerada pelo Sr. Carlito, e por tantos outros que declararam isso informalmente, como o sustento do táxi lotação até os dias atuais. Contudo, por essa mesma lei, os taxistas declarados convencionais, como por exemplos os taxistas⁵⁴ do posto UPA e Antônio de Miranda⁵⁵, não acreditam que o Balão se denomine a prática da lotação, pois dizem fazer um serviço que está dentro da lei e não de forma ilegal.

⁵⁰ Raimundo da Conceição, 54 anos de idade, 14 anos na profissão de taxista.

⁵¹ Localizado na Rua Bernardo Sayão, esquina com a rua Simplício Moreira, em frente a UPA (Unidade de Pronto Atendimento).

⁵² Refere-se a sair pegando passageiros em diversos pontos da cidade.

⁵³ que altera a lei 319/83 Lei que regulamentou o serviço de táxi na cidade de Imperatriz-MA.

⁵⁴ Augusto, 58 anos, e 35 na profissão de taxista; Raimundo da Conceição, 54 anos, e 14 na profissão de taxista.

⁵⁵ Newton Rodrigues de Melo, 61 anos, 20 anos na profissão de taxista; Sabino Loves da Costa, 61 anos, 38 anos na profissão de taxista.

No entanto, apesar desta lei amparar o serviço de táxi lotação, segundo o Sr. Carlito, ela foi mal formulada. A lei diz o seguinte: “é assegurado aos taxistas, o direito de *coletarem passageiro* nos pontos de origem, nos pontos rotativos definidos pelo órgão municipal e o sindicato de sua categoria, assim como em qualquer ponto da cidade, exceto nos pontos de ônibus e mototáxi.”

Ao analisar sintaticamente o referido trecho da lei supracitada, encontraremos um erro, pois o verbo “coletarem” está no plural, mas o substantivo “passageiro” está num singular, o que caracteriza uma discordância verbal. Se foi ou não erro de digitação, de qualquer forma, do jeito que a lei foi publicada, proíbe o táxi coletivo e mais especificadamente, o pinga-pinga, abrindo brechas para diversos discursos antagônicos baseados na mesma lei.

Portanto, o que se percebe é um jogo de poder percebido nos diferentes “discursos”. Que segundo Foucault (2012) é entendido como uma rede de significados dotada de determinado poder que pode variar dependendo do sujeito que fala e do local de fala do sujeito. Logo, é a construção de um conhecimento que é pautado por uma visão de mundo, que não é necessariamente o real, mas uma visão do real. Logo, o discurso da ilegalidade é proveniente do poder público e presumo que está em favor da lógica do capital e das empresas de ônibus que se sentem diretamente afetada pela proliferação da prática da lotação⁵⁶.

Apesar da proibição do serviço e da prática ser considerada ilegal pelas autoridades, ela persiste até os dias de hoje. O que me leva a refletir sobre a noção de legalidade e ilegalidade, para Vera Silva Telles (2010, p. 13) “a vida social é atravessada por um universo crescente de ilegalismos que passa pelos circuitos da expansiva economia (e cidade) informal”. A autora no seu trabalho intitulado “a cidade nas fronteiras do Legal e Ilegal” busca justamente compreender essas nuances e essa linha tênue entre esses polos antagônicos, “o legal/ilegal”.

Para a autora supracitada os indivíduos que compõe e dão vida a urbe criam fronteiras de legalidade dentro do âmbito da ilegalidade ou informalidade provenientes da lei ou do Estado. Isso me faz refletir sobre a própria prática, expansão e aceitação do serviço de táxi lotação, pois acredito que os consumidores do serviço, assim como os

⁵⁶Problema entre empresas de ônibus coletivo e táxi-lotação vai parar na polícia” O Progresso (29/09/2011).

trabalhadores não enxergam como algo ilegal ou fora da lei, mesmo o Estado condenando e fiscalizando a prática⁵⁷. Logo, constitui-se uma legalidade construída cotidianamente pelos próprios indivíduos, sejam tanto os taxistas como os clientes.

Tal posicionamento pode ser percebido tanto nas falas dos taxistas como por meio de diálogos observados no interior dos táxis no momento em que estava realizando a pesquisa de campo. Recordo de um debate dentro do interior do táxi ocorrido no dia 31 de abril de 2017, entre as passageiras e os taxistas. Elas debatiam sobre o conflito em torno do táxi lotação, exclamando não entender o motivo de tanta perseguição contra os taxistas, elas ainda reclamavam que para utilizar o serviço de transporte coletivo muitas vezes era necessário esperar duas ou três horas no ponto de ônibus⁵⁸.

Além disso, afirmavam que o serviço de táxi a beneficiavam muito, perguntando, quem tinha condição de andar de táxi quando não existia a lotação. Os taxistas também alegam que a lotação é um benefício não só para eles, como para população, e que esta se sente agradecida por tal prática, como ressalta o Sr. Francisco: *“a aceitação do povo em relação ao táxi lotação é satisfatório, o pessoal gosta mesmo do serviço de táxi lotação”*.

Ainda sobre a noção do legal e ilegal o Sr. Josivaldo faz alguns apontamentos:

[...] **jogam na mídia que não é um trabalho legal, mas não é ilegal**, é legal, simplesmente é um trabalho mais barato, vamos a uma comparação, você chega bem aqui num laboratório desses aí aí o caba cobra 300,00 reais num exame aí você vai bem aqui num laboratório do trabalhador você paga 15,00, quer dizer o trabalho do é , **o trabalho do trabalhador é ilegal?** Não, se ele tá pagando os impostos ele tá fazendo isso por que ele pode, é tipo nós, por exemplo, eu pago todos os impostos que a SUTRAN necessita, o município necessita, todos todos, atestado negativo do carro, atestado negativo da habilitação, bons antecedentes, entendeu? É tanta coisa, entendeu? Aí o que quer dizer que eu não devo nada a ninguém eu posso carregar de graça ninguém tem nada a ver com isso entendeu? **Se eu tô**

⁵⁷ “Operação coíbe o transporte irregular de passageiros”, O Progresso (10/05/2014); “Operação da política militar e da SETRAN apreende 17 táxi lotação” O Progresso (01/10/2011).

⁵⁸ A insatisfação com o serviço de transporte coletivo das empresas de ônibus pode ser acompanhada por meio dos jornais impressos: “Protesto por melhorias ao transporte público chega ao 6º ato”, O Progresso (06/08/2013); “Vereadores denunciam aos no transporte público de Imperatriz” O Progresso, (21/11/2013).

pagando imposto eu não tô ilegal. [SIC] Entrevista Realizada no dia 07 de Abril de 2017. (Grifos nossos).

A fala do Sr. Josivaldo evidencia a própria complexidade do antagonismo presentes nas noções do legal/ilegal. Essa questão fica mais evidenciada devido a singularidade dos referidos sujeitos de pesquisa, pois os taxistas lotação vivenciam uma ambiguidade dentro da própria visão da lei, já que estes são sujeitos legalizados do ponto de vista do Município já que possuem o alvará para realizarem o serviço de táxi, tendo que cumprir todas as obrigações, pagar impostos, etc. No entanto, se encontram no âmbito da irregularidade no momento em que praticam a lotação. O que fica perceptível na fala do entrevistado é o não reconhecimento da prática como ilegal, usando para isso os próprios parâmetros da legalidade e construindo o que Telles (2010) denomina de Fronteiras da legalidade.

Vale destacar que dentre os que praticam a lotação há diferentes visões e formas de praticar a lotação. Como já mencionado, há aqueles que a realizam esporadicamente, no chamado Balão, dentre estes, há os que denominam ou não como lotação. Há os que ficam só rodando, estes são os que, muitas vezes tem pontos desfavoráveis⁵⁹, mas não gostam de ir para o ponto rotativo, então ficam na rua em busca de passageiros, um exemplo destes é o Sr. Erasmos Carlos⁶⁰.

Há aqueles que têm ponto considerado favorável⁶¹, mas mesmo assim praticam diariamente a lotação, como exemplo, o Sr. Claudinor Brito da Silva⁶². E há aqueles que se veem obrigados a recorrerem à lotação, caso contrário, afirmam que não alcançariam uma renda razoável, um exemplo deste último é o Sr. Bejamin, sobre a lotação afirma: *“Aquilo é o seguinte quem fica na ponta da rua que nem nós não pega passageiro de corrida, agora quem tá dentro da cidade e tudo, lá pega corrida, aí nós aqui tamo escapando na lotação, que corrida... é difícil demais”*.

⁵⁹ Os pontos desfavoráveis normalmente são os que ficam nos bairros periféricos.

⁶⁰ Erasmos Carlos tem 31 anos, é imperatrizense, tem 8 anos na profissão de taxista e cinco na lotação. Tivemos pouco contato com pessoas que ficam só rodando, primeiro por que nos concentramos nos taxistas que ficavam no ponto de táxi rotativo. Tivemos contato com o Sr. Erasmo no Posto Santa Rita, o mesmo estava passando no local e o Sr. Willame Costa, taxista do posto Santa Rita, convidou-o para responder os questionários.

⁶¹ São os pontos que ficam no Centro da cidade ou em locais de muita movimentação de pessoas.

⁶² O seu Claudinor tem 72 anos, imperatrizense, 31 anos na profissão de taxista e 12 trabalhando na lotação.

O que se percebe é que a lotação é concebida por diferentes pessoas, em diversas situações. No entanto é importante destacar que existe um grupo de pessoas que trabalham corriqueiramente na lotação, e que mesmo que tenham seus carros apreendidos continuam trabalhando na lotação. Eles praticam tanto a lotação quanto a corrida, mas, sobretudo a lotação, isso é enfático nas falas dos taxistas, assim como foi notado por meio dos questionários aplicados, pois todos os taxistas (no total foram 20) que se declararam como “lotoeiros” afirmam realizar também a corrida, mesmo que com frequências distintas.

Se inicialmente esses trabalhadores não se viam enquadrados como um grupo distinto, posteriormente, passaram a unir interesses e constituir-se como grupo independente. É importante ressaltar que os taxistas que iniciaram a prática da lotação não se viam como um novo grupo apenas reivindicava o direito de realizar tal prática sem ser punidos, em vista de aumentar o seu lucro, ou como meio de sair da crise advinda após o surgimento dos mototaxistas. Inclusive reivindicaram posicionamento do próprio presidente do Sindicato dos Taxistas, o Sr. João Assunção, para que ele os ajudasse nesse empreendimento, no entanto, este se posicionou contrário a tal prática⁶³.

Devido o aumento das fiscalizações, as cobranças de outras categorias e a não aceitação no grupo que faziam parte, passaram a se unir e formar uma nova categoria por meio da Assotaimp. A associação tem como objetivo buscar a regularização do serviço, assim como se proteger das fiscalizações e apreensões de veículos. Portanto, se, primeiramente a lotação concebeu-se como uma prática, posteriormente, devido à necessidade de reconhecimento, levou os seus praticamente a se unirem e se organizar em prol de conseguir a legalização e regulamentação do serviço.

Apesar dessa heterogeneidade em relação aos indivíduos que praticam a lotação, nas minhas idas a campo, me deparei com algumas caracterizações dos taxistas-lotação ou lotoeiros. Inicialmente gostaria de destacar que alguns taxistas, como por exemplo o Sr. Francisco, afirma que quase todos os taxistas de Imperatriz realizam a prática da lotação, apesar disso, é notório na fala deles uma diferença entre os taxistas convencionais os lotoeiros. Essa questão é perceptível no diálogo com o Sr. Francisco:

⁶³ Os taxistas se manifestaram contrários à administração do sindicato por não estarem do lado deles (Prisão de táxi-lotação revolta categoria – Jornal O Capital, 07/02/1997).

Como é a relação entre vocês, taxistas lotação, e as outras categorias, ônibus, mototáxi e táxi convencional?

[...] os táxis convencional eu acredito o seguinte que eles ajuda nois trabalha , trabalha na lotação e no momento que é cobrado deles pra ver se eles tão a favor da lotação eles tão contra só que todo eles o táxi aqui em Imperatriz , nois taxista de Imperatriz a maioria deles todos fazem serviço de lotação eu digo assim fica a média de 10 a 12% nunca fizeram lotação , a maioria tudo já fizeram não do jeito que nois faz no dia a dia mais no momento que a fiscalização não esta fiscalizando todos eles sai e vão fazer o serviço de táxi de lotação. [SIC]. (Entrevista realizada no dia 18 de Julho de 2017).

Na fala do Sr. Francisco fica claro que a maioria dos taxistas realiza a prática da lotação, mas é possível perceber uma diferença entre o “nós” e o “eles”. Ao analisar a fala do nosso interlocutor suponho que uma diferença esteja na intensificação da prática, ou seja, os lotoeiros realizam-na corriqueiramente, outra é relacionada ao próprio reconhecimento como tal, os lotoeiros não se eximem, nem sequer no momento da fiscalização.

Outro ponto ainda é a permanência na prática, ou seja, mesmo que tenham os seus carros apreendidos continuam realizando-a. Essa última questão é mais evidenciada na fala do Sr. Raimundo da Conceição quando afirma que: *“eu considero lotação mesmo aqueles que têm os carros presos e novamente voltam a trabalhar”*. O Sr. Josivaldo já é bem mais radical, afirmando que todo lotoeiro de verdade já teve o seu carro apreendido, se não teve, não é lotação.

Portanto, apesar da difusão da prática da lotação, e de toda a heterogeneidade entre os taxistas que a praticam, no que se trata da construção desta nova categoria, alguns elementos de distinção estão presentes, como o próprio reconhecimento e permanência da prática de forma corriqueira.

4.1. Pontos de Táxi

Com o intuito de compreender quais os pontos de táxi existiam na cidade de Imperatriz me dirigi a SETRAN a fim de obter essas informações. Obtive uma lista dos pontos e ou postos de táxi, a qual pode ser observada abaixo:

Imagem 11 - Relação de Posto de Táxi do Município de Imperatriz

ESTADO DO MARANHÃO PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE (SETRAN)		
RELAÇÃO DE POSTOS DE TÁXI NO MUNICÍPIO DE IMPERATRIZ		
POSTO	ENDEREÇO	
01	07 DE SETEMBRO	Rua Leônicio Pires Covrardo, entre as ruas General Gurjão e Osvaldo Cruz, Praça da Alegria
02	26 DE JULHO	Praça Emiliano de Melo Azevedo, marginal da Rodovia BR-010
03	AEROPORTO	Aeroporto de Imperatriz, Avenida Moacyr Spósito Ribeiro, S/N
04	AMAZONAS	Rua Leônicio Pires Dourado, entre as ruas José Bonifácio e Henrique Dias, Praça da Bíblia
05	ANTÔNIO DE MIRANDA	Rua Simplicio Moreira, entre as ruas Gonçalves Dias e Rui Barbosa
06	BENEDITO LEITE	Rua Benedito Leite, entre a Rua Rio Grande do Norte e Av. Ceará, Centro
07	BOM SUCESSO	Rua Bom Jesus, entre a Rua Petrólio Portela e Rua W4, em frente ao C. E. Raimundo Soares da Cunha
08	CACAU	Desativado
09	CAIC	Rua Dom Evaristo Arns, entre as Av. Industrial e Rua Alvaro Pereira, Bom Sucesso
10	CAICARA	Av. Caicara com Rua Rui Barbosa, Vila Redenção I
11	CAPELA	Rua Paraíba/marginal direita da BR-010 (sentido Brasília), entre as Ruas Bandeirantes e Henrique de La Roque, Praça da Capela
12	CASTELO BRANCO	Rua Coronel Manoel Bandeira, entre as ruas Bom Futuro e Urbano Santos, Praça da Cultura
13	DONA INÊS	Av. Bernardo Sayão com marginal direita da BR-010, sentido Brasília
14	EBEL	Rua Maranhão, entre a Av. Getúlio Vargas e Rua Luis Domingues
15	HENRIQUE DE LA ROQUE	Rua Projelada G, entre as ruas Rafael de Almeida e João Pessoa, Praça Diemando Reis, Parque Antanquera
16	INDEPENDÊNCIA	Rua Paraíba, entre a Av. Getúlio e Rua Luis Domingues, Centro
17	IPANEMA	Rua Sousa Lima, entre as avenidas Getúlio Vargas e Dorgival Pinheiro de Sousa, Centro
18	JK	Av. JK com Rodovia BR-010
19	MATEUS GOIÁS	Av. Bernardo Sayão, entre Rua Goiás e Rua Guanabara
20	MIX MATEUS	Rua Tamandaré, entre as ruas Sergipe e Alagoas, Mercadinho
21	NOSSA SENHORA DE FÁTIMA	Rua Simplicio Moreira, entre as avenidas Getúlio Vargas e Dorgival Pinheiro de Sousa, Centro
22	NOVA IMPERATRIZ	Av. Ceará, entre a Av. Bernardo Sayão e Rua Fortunato Bandeira
23	PLANALTO	Av. Imperatriz, em frente à Assembleia de Deus, Pq. Planalto
24	RODOVIÁRIA	Terminal Rodoviário Jackson Lago: R. São Um, 168, Vila Redenção
25	SANTA MÔNICA	Rua Piauí, entre a Rua Luis Domingues e Av. Getúlio Vargas
26	SANTA RITA	Rua Nicolau Dino, entre as ruas Padre Cícero e José de Alencar, Santa Rita
27	SÃO CRISTOVÃO	Av. Babaçulândia, entre a marginal direita da BR-010 (sentido Belém) e Rua Carajás
28	SÃO JOSÉ	Rua 10 com Rua Frei Caneca, Pq. São José

ESTADO DO MARANHÃO PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE (SETRAN)		
29	SÃO RAFAEL	Av. Dorgival Pinheiro de Sousa, entre as Ruas Pernambuco e Paraíba
30	SHALOM	Rua Pará, entre a Av. Getúlio Vargas e a Rua Luis Domingues
31	SHOPPING IMPERATRIZ	Rua Sergipe, entre as avenidas Dorgival Pinheiro de Sousa e Getúlio Vargas
32	SHOPPING IMPERATRIZ	Rodovia BR-010, nº 100, Jardim São Luis
33	SOCORRINHO	Rua Pará com Rua Luis Domingues, Centro
34	SOCORRÃO	Rua Benedito Leite, entre as ruas Pará e Amazonas, Centro
35	TIMBIRA	Rua João Lisboa, entre as ruas Piauí e Ceará
36	TIRADENTES	Rua Benjamin Constant, entre as Ruas Simplicio Moreira e Coronel Milhomem, Praça Tiradentes
37	TOCANTINS SHOPPING	Rua Antonio de Miranda, entre as ruas Piauí e Maranhão
38	TUPA	Av. Bernardo Sayão, entre Smplicio Moreira e Rua Y
39	VILA LOBÃO	Rua Dorjoo de Cavias, Vila Lobão
40	VILA MACEDO	Av. Silvino Santos, entre Rua 14 e Rua 10, Vila Macedo
41	VILA NOVA	Praça Manoel Cecílio Ribeiro (Praça Ferro de Engomar), Bairro Vila Nova

macaíba + Henrique Dias com a BR 010

LEANDRO JOSÉ BRAGA COSTA
Secretário Municipal de Trânsito e Transporte

Fonte: SETRAN.

De acordo com a Lista acima há 41 postos de táxi, sendo que um está atualmente desativado. Dos postos citados acima, foram aplicados questionários em 17 deles. Além destes tive contato com mais dois pontos de táxi rotativo, os quais também estive aplicando os questionários.

Acredito que cada ponto de táxi é um mundo. Cada um tem suas especificidades, o cenário, os atores que estão nas proximidades, os transeuntes e muitas

vezes até a clientela é distinta. Alguns pontos são em praças públicas, tais como o 07 de Setembro⁶⁴, Castelo Branco⁶⁵, outros próximos a hospitais, como o Socorrinho⁶⁶, o Socorrão⁶⁷, Santa Mônica⁶⁸, São Rafael⁶⁹, outros são próximos a Centros de compras ou supermercados, como o Shopping Imperial⁷⁰, Timbira⁷¹, Mix Mateus⁷², ou a órgãos públicos, como o Posto Antônio de Miranda, que é próximo a Prefeitura, ou aqueles próximos a lugares de muita concentração de pessoas, como o do Aeroporto e da Rodoviária.

Apesar de diferenças físicas não pretendo me ater a isso, mas há um aspecto que chamou minha atenção, as relações tecidas entre os integrantes. Dos pontos que estive no momento da pesquisa de campo, quero destacar o do Aeroporto, do Mateus Goiás e em especial o ponto dos Táxis-Lotação e posteriormente o do Santa Rita.

O grupo de taxista do Posto do Aeroporto possui uma empresa com 15 táxis filiados, a “Aeroportotáxi”. Atua principalmente nos horários próximos aos voos, contudo eles se organizam para ter, pelo menos, um taxista de plantão. Foram aplicados 6 questionário no referido grupo. Nenhum dos informantes declararam já ter praticado a lotação, 5 destes fazem parte do sindicato dos taxistas, 5 deles são donos do seu próprio veículo e alvará e possuem mais de 10 anos na profissão, nenhum deles moram nos bairros em que se situa a lotação.

Esses indivíduos são responsáveis pela construção e manutenção de uma empresa própria. São unanimidade em relação a determinados assuntos, em especial, o que diz respeito ao táxi lotação. Todos os interlocutores que responderam os questionamentos se posicionavam contrários ao serviço. O Sr. Shirley, Taxista de 52 anos, trabalha a 35 anos no ofício de taxista, já participou da diretoria do sindicato e é

⁶⁴ Localizado na Praça da Alegria, na rua Leôncio Pires Dourado, entre as ruas General Gurjão e Osvaldo Cruz.

⁶⁵ Localizado na Praça da Cultura, na rua Coronel Manoel Bandeira, entre as ruas Bom Futuro e Urbano Sanatos.

⁶⁶ Próximo ao Hospital Municipal de Imperatriz infantil, na rua Pará com a rua Luis Domingues, no Centro.

⁶⁷ Próximo ao Hospital Municipal de Imperatriz, na rua Benedito Leite, entre as ruas Pará e Amazonas no Centro.

⁶⁸ Em frente ao Hospital Santa Mônica, na rua Piauí, entre a rua João Lisboa e a Avenida Getúlio Vargas.

⁶⁹ Ao lado do Hospital São Rafael, na avenida Dorgival Pinheiro de Sousa, entre as ruas Pernambuco e Paraíba.

⁷⁰ No Shopping Imperial, na Rodovia BR-010, nº 100, Jardim São Luis.

⁷¹ Em frente ao Mateus Supermercado e ao Shopping Timbira, na rua João Lisboa, entre as ruas Piauí e Ceará.

⁷² Próximo ao Atacado Mix Mateus, na rua Tamandaré, entre as ruas Sergipe e Alagoas no Mercadinho.

atual líder da empresa “Aeroportotáxi”, afirma que o serviço é desleal, e ilegal, prejudica principalmente os ônibus, e que a proliferação desta prática pode influenciar no fim do transporte coletivo realizado no ônibus. Além disso, frisa que quem deve fazer a lotação são as empresas de ônibus, pois elas carregam os velhinhos de graça e os estudantes com meia passagem.

O interessante é que todos os interlocutores têm opinião semelhante, inclusive suas justificativas. No decorrer do diálogo o Sr. Shirley afirma que por várias vezes os integrantes do grupo conversam sobre esse assunto. Nesse sentido, considero que devido às relações de conversas e trocas de experiências, eles passam a compartilhar de determinadas opiniões. Vale destacar também, que nenhum deles reside onde a lotação atua ou já chegaram a praticar a lotação. Ao analisar essas questões observei que há certa coesão entre os integrantes do posto do Aeroporto.

Outro ponto que me chamou atenção foi o do Mateus Goiás. O ponto fica localizado na Av. Bernardo Sayão, em frente ao supermercado Mateus. Neste ponto quatro taxistas responderam os questionários. O Sr. Josivaldo é taxista lotação declarado, o Sr. Hamilton já chegou a trabalhar como lotação, mas optou por parar devido à fiscalização, e o Sr. Douglas e o Sr. Romildo trabalham apenas com corrida convencional.

Os taxistas afirmam que os seus principais cliente são os do supermercado Mateus. O Sr. Josivaldo explica que recorre à prática da lotação por que só os clientes do Mateus não são suficientes para gerar uma renda satisfatório, ele inclusive relata que às vezes passa o dia inteiro e faz uma, duas ou três corridas no máximo, podendo esta variar de valor, sendo de um valor irrisório, como 10 ou 20 reais.

Diferentemente do ponto do aeroporto, que todos os taxistas nunca tinham trabalhado com a lotação e tinha total aversão ao serviço, no do ponto de táxi Mateus Goiás há heterogeneidades. Há tanto os que praticaram, os que praticam e os que nunca realizaram a lotação, e apesar desta diferença, ambos concordam com o serviço de táxi lotação.

O ponto em comum entre os dois postos e os demais pontos visitados são as rodas de conversas entre os integrantes que propiciam uma sociabilidade entre eles. Presumo que por terem um contato maior com quem realiza o serviço, mesmo optando

em não realizar a prática da lotação, respeitam quem a faz e concorda com a lotação, não a enxergando como ilegal.

Outro ponto que é possível relacionar a esse posicionamento refere-se aos bairros em que residem, pois a exceção do Sr. Josivaldo, os três restantes moram em bairros que a lotação ocorre. Nesse sentido, eles não são apenas taxistas, mas consumidores, se não eles diretamente, mas a sua família. Explicam que às vezes seus familiares têm necessidade de ir à ao Centro da cidade, e caso eles saiam do ponto para busca-los, eles vão perder a vez, quando retornarem aos pontos teriam que voltar ao final da fila, ou seja, seria um prejuízo para eles.

O Sr. Douglas explica que se a sua esposa precisa ir ao Centro e realizar o deslocamento de ônibus quando voltar não dá tempo de fazer almoço, mas no táxi lotação ela vai e volta rápido por 10 reais. Portanto, o local em que reside e o contato mais prolongado com os taxistas lotação influenciam no posicionamento dos taxistas que não praticam a lotação.

Outro ponto de táxi que destaco é o do táxi lotação, que apesar de ser rotativo há uma apropriação por parte dos lotoeiros. O ponto fica localizado no Centro, na rua Ceará esquina com a rua Luís Domingues. O ponto é próximo ao centro comercial, no quarteirão específico há uma variedade de lojas, desde joalherias, estúdio fotográfico, casas de aluguel de roupas de festa, lojas de bebês, lojas de roupas e etc. Há, portanto, um grande fluxo de pessoas.

É possível visualizar no referido ponto dois bancos, onde entre estes ficam um vendedor ambulante, com a sua bicicleta, o qual vende seus produtos tanto para os taxistas, quanto para os trabalhadores próximos ao ponto e os próprios passageiros que estão no ponto a espera de lotar o carro. Entre os bancos há também uma prancheta que os taxistas colocam para se organizarem por meio de ordem de chegada. O taxista que chegar primeiro fica com a lotação e assim por diante. Os taxistas, em especial o que “está na vez”⁷³, oferecem o serviço as pessoas que passam pelo ponto: “Vai querer lotação Moça?”, “Táxi lotação: São José, Santa Rita, Boca da mata”, “Vai pega lotação”.

⁷³ Expressão utilizada pelos taxistas para indicar o taxista que irá realizar a lotação.

O espaço destinado ao estacionamento dos táxis é relativamente pequeno se comparado ao tamanho do quarteirão em que se localiza, cabendo no máximo cinco carros. Devido essa realidade os taxistas ocupam não só o espaço que é destinado especificadamente aos táxis, mas também o destinado aos estacionamentos em geral, fazendo uso do outro lado da rua, ou então da Rua Luis Domingues, onde fica próximo do ponto.

Apesar de ser um ponto rotativo, isto é, aberto a todos os taxistas em geral, percebemos que existem os taxistas que estão diariamente no ponto, alguns destes são: o Sr. Carlito, o Sr. Edmar, o Sr. Cosme Sousa⁷⁴, o Sr. Pedro da Silva Medeiros⁷⁵ etc. Além destes, há os que frequentam esporadicamente o ponto, como o Sr. Josivaldo e o Sr. Odair⁷⁶.

A quantidade de táxi no ponto varia tanto em função do horário como também em relação à fiscalização da prefeitura contra o táxi-lotação. Sobre o primeiro ponto, o horário que tem um maior fluxo de carro, coincide com o fluxo de cliente das lojas comerciais do Centro, quando é a tardinha o fluxo diminui. De noite tende a diminuir mais ainda, como a noite as lojas não funcionam, os transeuntes diminuem, e conseqüentemente, os possíveis passageiros e os taxistas.

Sobre o segundo ponto, quando a fiscalização está intensa os taxistas tendem a se concentrar mais no ponto. Isso ocorre devido ao medo de terem seus carros apreendidos pela SETRAN. Nesse período há uma disputa por espaços, pois, mesmos os taxistas que optam por ficar só rodando na rua, imbuídos pelo medo ficam mais tempo no ponto que no “pinga pinga”. No decorrer da pesquisa de campo presenciei alguns destes conflitos, normalmente eles ocorriam quando dois taxistas chegavam mais ou menos simultaneamente, e quando havia apenas uma vaga para estacionar seu veículo.

Posso citar como exemplo um conflito ocorrido no dia 07 de Julho de 2017, entre o Sr. Ademar e o Sr. Silvio⁷⁷. Ambos vinham na rua Luís Domingues, e chegaram quase que simultaneamente querendo estacionar o carro, mas só havia espaço pra um, e ambos ficaram discutindo no meio da rua, um dizia que tinha chegado primeiro, e o

⁷⁴ Cosme Sousa, 55 anos e 20 anos de experiência no ofício de taxista.

⁷⁵ Pedro da Silva Medeiro, 40 anos de idade, e 14 anos na profissão de taxista.

⁷⁶ Odair, Munis, 43 anos de Idade, e 4 anos como taxista, acumula o ofício de táxi com o serviço da prefeitura da cidade.

⁷⁷ Ambos são taxistas que frequentam diariamente o ponto rotativo da Ceará.

outro retrucava dizendo que ele havia ultrapassando-o no sinal, enfim, depois de alguns minutos o Sr. Ademar decide sair, e segue caminho.

Imagem 12 - Conflito por Espaço no Ponto de Táxi Rotativo



Autor (a): Pereira (2017).

A imagem acima foi registrada no momento da tensão entre os dois taxistas citados acima. Enquanto o Sr. Sílvio, carro cinza que está à frente, se preparava para estacionar o Sr. Ademar, carro branco, vinha mais atrás e queria garantir seu espaço. Tais conflitos podem relacionar-se a “Guerra Del Centavo” (BIELICH, 2009) já que essa tensão sinaliza uma luta por passageiros e conseqüentemente, um maior lucro ao final do dia. Nesse sentido, essa guerra não está relacionada apenas entre as categorias, como já mencionado, mas também é evidenciada internamente entre o grupo.

Apesar das tensões entre esses indivíduos o ponto também é o local em que se observa a cumplicidade entre os integrantes do grupo. Essa ajuda mútua pode ser observada no dia a dia desses trabalhadores.

Imagem 13 - Cotidiano (Taxista saindo do ponto lotado)



Autor (a): Pereira (2017).

Na imagem acima o Sr. Carlito, o taxista que está do lado esquerdo, estava na vez e se preparava para sair e levar os passageiros nos respectivos itinerários. O Sr. Jeová⁷⁸ se levantou e ajudou a por as bagagens dos passageiros no carro do seu companheiro de serviço.

Imagem 14 - Cotidiano (Taxistas ajudando o Sr. Jeová a empurrar seu carro)



Autor (a): Pereira (2017).

O carro da imagem acima é do Sr. Jeová, nesse momento tinha acabado de sair um táxi lotado e então estavam afastando o carro para ocupar vaga acima e ceder a próxima para o que chegasse. Ao visualizar a imagem é possível observar que havia

⁷⁸O Sr. Jeová tem 40 anos de idade e possui 10 anos de experiência no táxi.

mais dois taxistas com o Sr. Jeová. Ao analisar esses dois aspectos é perceptível a colaboração de uns com os outros. Essa relação não se restringe ao local físico, mas se expande, um exemplo é o grupo do Whatsapp, aplicativo de celulares que é usada como ferramenta no ofício do táxi. A importância desse grupo é evidenciada na fala do Sr. Jeová:

Qual a função que vocês veem no grupo do Whatsapp?

Esse grupo é pra gente se comunicar um com o outro, as vezes o pessoal perde objeto no carro, a gente né, tem como, tem gente que perde uma bolsa, deixa, a gente, ele liga pra gente aí a gente passa o recado no grupo e também é pra gente é é.. o que visa mais é por que você sabe a gente trabalha perseguido , a gente trabalha igual bandido, fica essa SUTRAN escondido, o carro particular atrás da gente, e o único meio que tem pra gente se, se sair desse, desse velado é de se escapar dele é no grupo, por que quando alguém vê, ele já passa no grupo pro outro, então o cara já fica mais esperto, tá entendendo? [SIC]. (Entrevista realizada no dia 08 de julho de 2017).

O Sr. Jeová explica que o grupo foi criado principalmente com a finalidade de ser uma ferramenta contra a fiscalização/perseguição da SETRAN. Caso um taxista perceba que a SETRAN esteja em determinado ponto eles avisam por meio do grupo do Whatsapp para os demais colegas se previnam para não terem seus veículos apreendidos. Ao analisar a fala do Sr. Jeová percebo que essa troca de informações por meio deste aplicativo é uma espécie de cooperativismo entre esses indivíduos, e uma estratégia frente à ilegalidade e a perseguição/fiscalização do serviço de lotação.

Outro ponto que quero destacar é o Posto de Táxi Santa Rita, que fica localizado na Rua Nicolau Dino entre a Rua Padre Cícero e a José de Alencar no bairro Santa Rita e fica ao lado da farmácia Fabiana e ao lado do Henrique Bar. Apesar de ser um ponto fixo, sua organização assemelha-se ao ponto de táxi lotação, pois os taxistas que compõe o referido ponto são majoritariamente lotoeiros. Assim como no ponto de táxi rotativo, no posto Santa Rita, eles esperam chegar os passageiros, lotam o carro e deixam nos seus respectivos itinerários. No entanto, por se tratar de bairros periféricos o fluxo de pessoas não é como no Centro. Outros pontos que funcionam similar a este é o do Posto Caic⁷⁹ e Bom Sucesso⁸⁰.

⁷⁹ Localizado na rua Dom Evaristo Arns, entre a Avenida Industrial e a rua Álvaro Pereira, no Bom Sucesso.

⁸⁰ Localizado na rua Bom Jesus, entre a rua Petrônio Portela e a rua W4 em frente ao Centro de Ensino Raimundo Soares da Cunha.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o intuito de levar os leitores a perceberem o que influenciou o surgimento dos taxistas lotação inicialmente abordei uma perspectiva histórica. O taxista lotação é antes de tudo taxista, nesse sentido busquei retomar o surgimento desta classe que ocorreu de forma mais ou menos simultâneas ao aparecimento dos primeiros ônibus coletivo urbano. A aparição desses meios de transportes é relacionada à expansão da cidade e ao comércio.

A expansão foi aumentando de tal forma que propiciou o aparecimento dos mototaxistas. Outros aspectos que influenciaram o surgimento desse grupo são alta taxa de desemprego, insatisfação popular em relação aos serviços prestado, tanto em relação ao preço no que concerne ao táxi, e as condições de estado e demora dos ônibus. O surgimento dos mototaxistas gerou uma crise entre os taxistas, pois eles alegavam que a nova categoria teria prejudicado diretamente o seu faturamento. Nesse sentido, os taxistas se viram obrigados a buscar meios para sair da crise, uma delas refere-se a prática da lotação. Portanto, ao realizar esse apanhado histórico percebo que os lotoeiros surgem em função das outras categorias.

Apesar dessa relação entre as categorias é necessário conceber primeiramente a lotação como uma prática. Isso se deve ao fato de que quando os primeiros taxistas iniciaram-na não tinham consciência de que eram um grupo distinto, essa distinção só veio depois, devido a não aceitação destes indivíduos no grupo em que participavam e em relação às fiscalizações contra a prática.

Posteriormente me propus a entender os perfis destes trabalhadores, sempre levando em consideração os taxistas convencionais, afinal os lotoeiros, de certa forma, fazem parte deste grupo. Somente uma pequena minoria (32%) se denomina táxi-lotação. O restante ou nunca fez ou desistiu da lotação. Essa desistência na maioria das vezes está relacionada à fiscalização contra o táxi-lotação. Os taxistas de forma geral possuem de 40 a 50 anos, uma parcela relevante é migrante e possui baixa ou média escolaridade, tais aspectos estão relacionados à sua inserção como taxista, visto que um número considerável entrou no referido ramo por falta de opção.

Tanto os lotoeiros quanto os convencionais possuem pontos fixos, contudo, os taxistas lotação, em especial os que possuem ponto desfavorável, ficam diariamente no

ponto rotativo/de lotação. Sobre a aceitação deste novo grupo que está emergindo há os taxistas convencionais que se posicionam contrários e os que são a favor desde que legalizados, essas diferenças de opiniões foram verificadas na pesquisa de campo nos postos de táxi.

O ponto de táxi de lotação é um local tanto do desenvolvimento de sociabilidades, quanto de cooperação e conflito. Os taxistas no momento em que estão as esperam do passageiro e da sua vez passam a conversar e trocar experiências com os companheiros, eles os ajudam mutuamente, seja tanto no trato com os clientes, quanto em relação à fiscalização e coisas mais básicas. Apesar disso, devido o ofício ser um trabalho baseado em disputa, fatura mais quem ganhar mais passageiros, essa competição pode gerar conflitos por espaços e/ou passageiros.

A complexidade que envolve o referido objeto de pesquisa me leva a refletir sobre a própria noção de legal e ilegal e na construção da identidade desses indivíduos. O que se percebe é uma resignificação da noção de legal/ilegal ou nos termos de Telles (2010) a construção de fronteiras de legalidade. A construção da identidade e do grupo acontece por meio de um processo, ou pensando nos termos de Becker, esses indivíduos passam por diversas experiências que o levam a constituir-se enquanto grupo, passando por uma espécie de carreira ou “carreira desviante”.

Esses limites são, no entanto, tênues, pois a questão entre táxi e táxi-lotação é complexa, não há uma nítida separação, ambas as identidades se entrelaçam, podemos inferir que isso seja por falta do próprio reconhecimento legal desta categoria e da própria ambiguidade de legal e ilegal que os levam a oscilarem entre esses dois polos que são complementares, inter-relacionados e antagônicos ao mesmo tempo.

Enfim, a lotação iniciou como uma prática, mas a prática levou a constituição da categoria, visto que esses indivíduos viram a necessidade de tentar legitimá-la. A pesquisa não se esgota por aqui, há uma infinidade de aspectos ainda para ser trabalhada, como a própria questão da associação dos taxistas lotação, além de outras associações de taxistas lotação como a ITL (Imperatriz Táxi Lider). A referida pesquisa teve como foco os loteiros que ficam corriqueiramente no Ponto Rotativo, mas há aqueles que preferem ficar só rodando, ou mesmo aqueles que a fazem esporadicamente. Portanto, os taxistas lotação é um grupo ainda em construção, o

trabalho não esgota a possibilidade de estudo, pelo contrário, nos incita a buscar compreender mais deste universo.

Outra reflexão refere-se à própria questão da regulamentação. Os mototaxistas emergiram em 1996, no mesmo ano se organizaram em associações, tendo conseguido sua regularização em julho de 1998, ou seja, em menos de três anos de surgimento o grupo conseguiu o reconhecimento das autoridades municipais. A prática da lotação se iniciou concomitante com os mototaxistas, tendo ganhado força após a regulamentação destes. A partir de 2003 os taxistas-lotação começaram a se organizar, ou seja, há 14 anos de associação desses trabalhadores, e mesmo após algumas lutas e reconhecimento dos usuários, o grupo ainda não conseguiu sua legitimidade legal. Nesse sentido, cabe o questionamento, por que os taxistas lotação, apesar do tempo que praticam o serviço e do reconhecimento dos usuários, ainda não conseguiram a regulamentação do serviço?

Há ainda outro campo de pesquisa dentro das categorias do transporte urbano de Imperatriz, os motoristas de uber. O uber se instalou na cidade de Imperatriz no final do ano de 2017, apesar de não contemplar no nosso objeto de estudo e nem no período em que estivemos a campo, acredito que o conflito se reacendeu entre as categorias do transporte público, pois estes atores representam um grupo a mais na concorrência por passageiros ou nos termos de Bielich (2009) na “Guerra Del Centavo”. Presumo que estes também buscam reconhecimento, tanto das autoridades, clientes como das outras categorias, e que a inserção destes atores gerou conflito entre as categorias já estabelecidas. Logo, a inserção deles também nos instiga a pensar numa continuação futura da pesquisa, assim como levar os leitores a ficarem instigados por pesquisar essa realidade.

6. REFERÊNCIAS

ABALOS JUNIOR, José Luis. Um porto em contradição: transformações urbanas, memória política e narrativas visuais no processo de revitalização do Cais Mauá em Porto Alegre-RS. **Revista Visagem**, Belém, v. 3, n. 1, p. 129-164, 2017.

ANTUNES, Ricardo; ALVES, Giovanni. As Mutações no Mundo do Trabalho a Era da Mundialização do Capital. **Educação e Sociedade**, Campinas, vol. 25, n.87, p. 335-351, maio/ago. 2004.

ARAUJO, Leonardo. **Medo da violência faz com que mototaxistas recusem passageiros à noite.** Disponível: em: <http://www.imperatriznoticias.com.br/noticias/medo-do-violencia-faz-com-que-mototaxistas-recusem-passageiros-a-noite/>. Acesso em: abr. 2016.

BARROS, Edelvira Marques de Moraes. **Imperatriz: Memória e Registro.** Imperatriz: Ética, 1996.

BECKER, Howard. Outsider. **Estudos de sociologia do desvio.** Rio de Janeiro, Zahar, 2008 [1963].

BIELICH, Claudia. El Transporte Público Limeño y la Guerra Del Centavo. **Revista Argumentos:** Lima-Peru, n. 2, maior de 2009. Disponível em:<http://revistaargumentos.iep.org.pe/articulos/el-trasnporte-publico-limeno-y-la-guerra-del-centavo/>.

BORGES, Janara pereira dos Santos; CARNIELLO, Mônica Franchi; TADEUCCI, Marilsa de Sá Rodrigues. Caracterização do Desenvolvimento Industrial do Município de Imperatriz – Ma: uma Análise dos Últimos 13 anos. In: **Ciência e Tecnologia Para e Desenvolvimento Social**, n. 03, 2014, Taubaté, III Congresso Internacional de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento, n. 03, Ed. Universitária UNITAU, 2014.

Enciclopédia de Imperatriz: 150 anos: 1852-2002/ Editor e redator Edmilson Sanches/ Imperatriz: Instituto Imperatriz, 2003/ 600p.: 31cm

FRANKLIN, Adalberto. **Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz.** Imperatriz-MA: Ética, 2008.

FEREIRA, Wilton Alves. **Pelas Ruas e Avenidas da Cidade:** A história de Imperatriz. Editora Brasil, 2015.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso:** aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. Tradução de Laura Fraga de Almeida Sampaio. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

GOFFMAN, Erving. **A Representação do eu na vida cotidiana.** Petrópolis: Vozes, 1985.

_____. **Estigma:** Notas sobre a Manipulação da Identidade Deteriorada. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1888.

NUNES, João Arriscado. Erving Goffman, a Análise de Quadros e a Sociologia da Vida Quotidiana. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 37, p. 33-49, Junho de 1993.

PEREIRA, Jesus Marmanillo. Interações Fotoetnográficas: o “Eu” e o “Outro” na Praça de Fátima – ITZ. **Revista Iuminuras**, Porto Alegre, v. 16, n. 39, p. 226-242, jan./ago. 2015a.

_____. Muitos caminhos levam a Praça ou a Praça leva a muitos caminhos? Uma narrativa sócio histórica a partir da Praça de Fátima ? Imperatriz, MA. RBSE. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção** (Online), v. 14, p. 73-86, 2015b.

ECKERT, Cornélia; ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Etnografia: Saberes e Práticas. **Revista Iuminuras**, Porto Alegre, v. 9, n. 21, 2008.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho da; ECKERT, Cornélia. Etnografia da Duração nas Cidades em suas Consolidações Temporais. **Revista de Ciências Sociais Política & Trabalho**, n. 34, p. 107-126, Abril de 2011.

SILVA, Aarão Miranda da. A revolta dos 20 centavos e o poder no Brasil. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XVI, n. 115, ago 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13549>. Acesso em ago 2017.

TELLES, Vera da Silva. **A cidade na Fronteira do Legal e Ilegal**. Belo horizonte, MG: Fino Traço, 2010.

SIMMEL, G. Conflito e estrutura de grupo. IN: MORAES, E.F. (Org.). **Simmel: sociologia**. São Paulo: Ática, 1983.