

## **A VIOLÊNCIA NO COTIDIANO DOS TAXISTAS PIRATAS NOTURNO DO BAIRRO BARROSO EM FORTALEZA-CE**

Autor: Carlos Augusto Alves Filho  
(Graduando em Ciências Sociais – UFC)

### **RESUMO**

O trabalho consiste em relatar e conhecer a problemática e o cotidiano de taxistas piratas, trabalhadores noturnos em uma central de carro de aluguel desta origem, no bairro Barroso. Esses trabalhadores estão, em sua maioria, desempregados, casados, moram nas proximidades do bairro Barroso, local bastante estigmatizado pela violência nos meios de comunicação e inconsciente popular, tem um carro popular e encontram neste meio uma forma perigosa porém rendosa de se trabalhar. A violência se estabelece inicialmente pela ilegalidade do ofício, depois pela realidade violenta do bairro, com práticas próprias de comportamento nas relações sociais, e por fim pelo contato direto com “agentes da violência” no que remete aos próprios clientes (passageiros), boa parte traficantes, garotas de programa, turistas em busca dessas garotas e de drogas, trabalhadores noturnos, indo ou voltando dos seus expedientes, pequenas emergências rápidas, com idas e vindas a hospitais, mulheres de presidiários (que dão um bom retorno financeiro, pois a corrida até os presídios de Itaitinga-Ce são melhor remunerados), e eventualmente jovens armados ou com entregas de drogas. Descrevo por meio de análises de entrevistas e observação participante, pois trabalhei três meses nesta central, as relações de precariedade, informalidade, novas formas de exploração do trabalho e normatização da violência no cotidiano desses trabalhadores noturnos. Parto da hipótese de que a necessidade financeira e a normatização da violência os levam sistematicamente a praticar delitos e transforma-los em novos “agentes da violência”.

**Palavras-chave:** práticas ilegais; trabalho noturno; taxi pirata, violência, precariedade, informalidade, exploração do trabalho, estigma.

### **Introdução**

Este artigo é uma parte resumida de um trabalho maior e mais consistente, que ainda encontra-se em fase de produção, e pretende-se ser utilizado como monografia de final do curso de ciências sociais na UFC, pelo referido autor.

O estudo consiste em relatar e conhecer a problemática e o cotidiano de taxistas piratas, trabalhadores noturnos em uma central de carro de aluguel desta origem, no bairro Barroso na cidade de Fortaleza-Ce.

O interesse em pesquisar este tema se deu, primeiro, por contato pessoal, ao ter trabalhado por três meses neste local e ter convivido diariamente com os atores envolvidos e

aqui entrevistados, havendo um entendimento participativo do que é este tipo de trabalho, de quem são esses atores sociais, de como eles desenvolvem seu trabalho e as implicações relacionadas, e onde tudo isso acontece, e em segundo lugar, por ser identificado como fenômeno social bastante relevante nas suas diversas dinâmicas, pela contemporaneidade do assunto e pelo pioneirismo no debate acadêmico, não tendo encontrado nenhum estudo a respeito.

Também me servi de recortes de jornal de fatos marcantes da época em que iniciei a pesquisa (outubro.2013), que me impressionaram em ver de uma forma diferente, a cidade e a violência, nas relações de poder, trabalho, ideologia e classe, na qual parto de pressuposto para analisar a ótica da violência na nossa sociedade.

Por ser um ator participante me interessei pelo tema proposto, na ótica da violência, a partir de um acontecimento marcante na cidade de Fortaleza, no momento em que eu comecei a trabalhar nesta “central de carro” (taxi pirata), o que me fez ter contato com o cotidiano violento deste submundo dos trabalhadores noturnos e os diversos agentes envolvidos nesse trabalho.

Antes de entrar nesse acontecimento marcante, na qual me chamou imensa atenção, a ponto de perceber o submundo da violência no cotidiano dos trabalhadores noturnos de taxi pirata sob uma nova ótica, vou relatar a minha introdução nesse mundo e os primeiros contatos e convivência com esta violência. Acredito ser relevante este relato, pois se configura como passo importante de inserção de qualquer novo adepto a este tipo trabalho e mundo.

O fato inicial e pessoal é que a minha busca para trabalhar como taxista pirata se da por estar desempregado já há algum tempo, cheio de contas a pagar, inclusive com algumas dívidas em atraso, cansado de encontrar apenas alguns “subempregos”, que além da exploração exaustiva de tempo de trabalho é imensamente mal remunerado, e por conta de eu já ter certa experiência, profissional e de vida (na época com 37 anos), me incomodava terrivelmente a me conformar com esta submissão. Pode-se afirmar que por conta de condições materialistas históricas pessoais me dou ao privilégio de buscar tal posição com certo conforto, tendo em vista que venho de uma família classe média, e que o mesmo não será tão facilmente condicionado a vida dos companheiros taxistas pirata como iremos identificar.

Então procurando emprego nos classificados, o que é de praxe a qualquer desempregado me deparei com um anuncio entre outros que me chamou atenção, dizia da

precisão de contratar motorista, com carro próprio e com a possibilidade de ganho de até R\$3.000,00 por mês. Como primeiro contato, liguei para esta empresa e marcaram comigo uma conversa para explicar como se dava o trabalho de ‘taxista amigo’ e já me impactei ao saber que era no bairro Barroso, tradicional bairro, marcado por manchetes policiais nos programas e jornais locais.

Ao chegar à sede da empresa, me deparei com uma central de taxi pirata, explicaram-me que era mais bem aceita e divulgada como ‘taxi amigo’ e me informaram em poucos minutos toda a parte técnica do ofício e que poderia naquele mesmo dia já iniciar o trabalho.

É muito curioso como é o processo de organização de uma central de taxi pirata. Foi-me dito que ela consiste em reunir no máximo vinte taxistas, para dar margem a uma boa quantidade de corridas e bom retorno financeiro, neste caso, iríamos prestar serviço aos clientes da central e ficaríamos com todo o valor da corrida, havendo apenas que pagar uma taxa diária de R\$20,00, e em contrapartida a central faz uma divulgação massiva dos serviços de táxi, com panfletagens e cartazes pregados em postes nos bairros circunvizinhos. Nestas propagandas já contem os preços pré-estabelecidos das corridas de bairro a bairro da cidade.

A estrutura da central, esta em questão, conhecida como Centralcar, contém dois telefonistas rotativos trabalhando 24 horas, uma sala com ar condicionado e geláguia, algumas cadeiras e redes para descanso, e um banheiro em comum para todos. Alguns meses depois conheci outras centrais de táxi amigo e o padrão de estrutura e trabalho são os mesmos.

Observamos claramente toda a configuração de uma nova proposta de organização de trabalho, que se por um lado surge a partir de demandas sociais e de comunidades periféricas com a autonomia criativa de novos tipos de gestão, por outro surge novas formas de exploração do trabalho informal, precário e informacional, como visto em Marx,

Não apenas o indivíduo se encontra em uma nova situação, mas toda a sociedade se encontra frente a um novo objeto, o que abre novas possibilidades para o desenvolvimento tanto da sociedade quanto do indivíduo, levando ambos a evoluírem<sup>1</sup>.

Resumindo, a estrutura é precária, a empresa em si não tem nenhum vínculo formal com o taxista, o próprio tem que dispor de um bom veículo, pois exigem que tenha ar condicionado e quatro portas, e majoritariamente os trabalhadores que se dispõem a este

---

<sup>1</sup>Marx e Engels, *A ideologia alemã*, p. 43;

serviço estão todos em consonância com minha situação na época, desempregado e cheio de dívidas, a pouco dito e posteriormente melhor analisado em suas falas nas entrevistas aqui expostas.

Observamos que Marx e Engels já afirmavam que “a sociedade burguesa moderna..., segue esse comportamento, trazendo novas classes, novas condições de opressão e novas formas de luta<sup>2</sup>”.

Ou seja, os trabalhadores, aqui no papel de taxistas piratas, no anseio de posicionar-se socialmente veem-se obrigados a buscarem qualquer melhor oportunidade de ganhos na necessidade de seus compromissos se prestando as mais diversas condições estabelecidas.

Outro conflito marcante é a posição da própria central, travestida de parceira dos taxistas, dizem se esforçar para dar as melhores condições para o trabalhador, porém com o aluguel do ponto chegando a R\$ 520,00, pago ao mês por cada um dos taxistas. Tendo em vista o mês de trinta dias e com a possibilidade de apenas uma folga por semana, ficando assim o trabalhador obrigado e vinculado ao pagamento fixo, com penas a possibilidades de perder a vaga.

Vislumbram-se aqui novas vias de divisão social do trabalho com uma aparentemente nova estrutura de organização do trabalho, porém vinculada as permanentes relações de dominação materialistas do capital, detentor dos meios de produção.

Na central também foi me dito que durante a noite em algumas ruas daquele bairro, deveria impreterivelmente, baixar todos os vidros do carro, diminuir a velocidade, apagar a luz do farol e acender as luzes interna do veículo. O motivo seria que, por conta de meu carro não ser conhecido ainda no bairro e por ter que passar por algumas ruas que são pontos de tráfico local, onde os “comerciantes” andam armados, eu correria o risco de ser confundido com outros traficantes concorrentes e inimigos, e poderiam atirar em mim. Como o diretor da central, que irei tratar aqui como “G”, percebeu que eu fiquei bastante assustado, ele afirmou: - Mas, não se preocupe! Você só precisa não se esquecer de fazer este procedimento e caso te parem ou perguntem alguma coisa para você, diga que trabalha na central de carro do “G”!

Como precisava do trabalho, mesmo assustado, me prontifiquei a encarar o ofício e com rápidas conversas com os outros taxistas, superei o meu medo ou me tranquilizei por conta da suposta deferência ao ser integrante do grupo de taxistas da central de carro. Percebo

---

<sup>2</sup>Marx, K.; Engels, F. *Manifesto do Partido Comunista*, p.8;

hoje que, o que passei foi um tipo de minimização e naturalização da violência, onde aos poucos fui me sujeitando e acomodando!

A consequência do incremento e centralização do capital, do aumento de mercados, da diminuição do valor dos insumos e outros meio de produção, incluída a mão-de-obra, do crescente emprego de máquinas e da divisão do trabalho, é a ampliação do proletariado e de seus problemas: oferta de trabalho somente quando aumenta o capital, sujeição a todas as vicissitudes da concorrência por serem considerados (os operários) mercadorias, extinção da autonomia do trabalho e de qualquer atrativo, a diminuição dos salários e a escravidão ante os donos das fábricas<sup>3</sup>.

Mais na frente do texto, quando entrar na análise dos fatos, iremos nos deparar com diversas situações de perigo eminente a qual os taxistas piratas noturnos se sujeitam por uma reação de necessidade de trabalho.

Ainda na entrevista de emprego, também foi me dito que eu iria pegar diversos tipos de clientes, boa partes desses clientes poderiam ser traficantes, garotas de programa, turistas em busca dessas garotas, trabalhadores noturnos, indo ou voltando dos seus expedientes, pequenas emergências rápidas, com idas e vindas a hospitais, mulheres de presidiários (que dariam um bom retorno financeiro, pois a corrida é até os presídios de Itaitinga), e eventualmente jovens armados ou com entregas de drogas, mas esse tipo de corrida eu teria a possibilidade de aceitar ou não o serviço. Esses relatos também me deixaram assustado, mas novamente fui tranquilizado pela relação natural que a direção da central e os outros taxistas lidavam com alguns desses agentes, diretamente relacionados com a violência.

Como, segundo Marx, seu único pressuposto de pensamento é o fato de que os homens, para poderem existir, devem transformar constantemente a natureza<sup>4</sup>. Base inalienável do mundo dos homens. Em que sem a sua transformação, a reprodução da sociedade não seria possível. Percebe-se a provável possibilidade da naturalização da violência.

Porém para Lessa, S. e Tonet, I.<sup>5</sup> observa que,

Essa dependência da sociedade para com a natureza, contudo, não significa que o mundo dos homens esteja submetido às mesmas leis e processos do mundo natural. Sem a reprodução biológica dos indivíduos não há

---

<sup>3</sup>Marx, K.; Engels, F. *Manifesto do Partido Comunista*, p. 17-19

<sup>4</sup>Marx e Engels, *A ideologia alemã*, p. 23

<sup>5</sup>Lessa, S. e Tonet, I., *Introdução à filosofia de Marx*, p. 17

sociedade; mas a história dos homens é muito mais do que a sua reprodução biológica. A luta de classes, os sentimentos humanos, ou mesmo uma obra de arte, são alguns exemplos que demonstram que a vida social é determinada por outros fatores que não são biológicos, mas sociais<sup>6</sup>.

Outro fato importante é que por conta de ter preferência em trabalhar durante a noite, quando o trânsito é mais ameno e a quantidade de corridas é maior, logo a possibilidade de ganho é melhor, a incidência de corridas com esses agentes da violência seria maior, e ficaria a cargo de minha escolha.

Os interesses de todos os proletários tendem a se igualar “à medida que a máquina extingue toda diferença do trabalho e quase por toda parte reduz o salário a um nível igualmente baixo<sup>7</sup>”.

De um lado o trabalho diurno, com poucas corridas e o trânsito caótico, mas com pessoas amenas, apenas com pressa de seus ritmos cotidiano de trabalho, e do outro, as corridas noturnas, com toda a sua dinâmica já dita e no ato por mim escolhido e aqui referencia deste objeto de estudo.

Como precisava de dinheiro e a abordagem de “G” em relação aos rendimentos foi bem satisfatória, iniciei o trabalho no mesmo dia ao retornar no turno da noite. No decorrer da primeira semana fui constatando aos poucos tudo que foi me dito na entrevista de iniciação ao trabalho. Aos poucos fui identificando passo a passo, todos os tipos de clientes que haviam sido ressaltados pelo “G”. Poderia aqui contar diversas histórias e situações que passei, mas talvez não venha ao caso específico da pesquisa.

Pois bem, tudo isso foi dito para entender a introdução do trabalhador neste novo ofício, agora o motivo que me chamou imensa atenção para fazer essa pesquisa e perceber o submundo da violência no trabalho dos taxistas piratas noturnos, foi o caso de um dos clientes da central de carro, o Henrique do Barroso, conhecido como o maior traficante local e que comandava o tráfico em ainda outras oito comunidades, ter sido preso e em poucos dias morto no presídio. Pode-se constatar tal fato pela repercussão de seu nome na mídia local, como destacado a seguir.

---

<sup>6</sup>Marx e Engels, *A ideologia alemã*, p. 31.

<sup>7</sup>Marx, K.; Engels, F. *Manifesto do Partido Comunista*, P. 21

O preso Henrique de Sousa Monteiro, de 29 anos, foi encontrado morto na manhã deste domingo (16) na Unidade Penal Agente Luciano Andrade Lima (UPALAL), antiga CPPL I, em Itaitinga, na Região Metropolitana de Fortaleza. Henrique “do Barroso”, como era conhecido, era considerado de alta periculosidade, acusado de chefiar o tráfico de drogas no Bairro Barroso, em Fortaleza, e de ser mandante de homicídios na região. De acordo com a Secretaria da Justiça e Cidadania (Sejus), o corpo do detento estava com lesões por espancamento.

Segundo a Sejus, o preso chegou na unidade prisional na sexta-feira (14), vindo da Delegacia de Narcóticos (Denarc). Antes de chegar ao presídio, o detento já havia recebido ameaças de morte e, neste sábado (15), ainda foi transferido de rua. O corpo de Henrique “do Barroso” estava no banheiro coletivo da Rua G, do Pavilhão I da UPALAL<sup>8</sup>.

Por relatos soube que Henrique havia sido colocado na rua (ala) do presídio que não era a dos presos do Barroso (existe uma ala só para detentos oriundos deste bairro), mesmo a pedidos do advogado e da família, preocupados com sua segurança, como já era esperado o fato aconteceu, Henrique foi morto por outros presidiários, com requinte de crueldade em poucos dias.

Esse fato foi realmente muito marcante, mas não é ainda o que me chamou atenção, pois em nosso cotidiano de violência já é de costume e cada vez mais aceitável na sociedade essas notícias, mas foi o desenvolvimento desse fato e suas consequências com o trabalho dos taxistas piratas, que me surpreendeu.

Primeiro, eu e meus companheiros de ofício acompanhamos o velório, levando e trazendo, no taxi pirata, diversos amigos, parentes e até a esposa e a mãe do finado. Vimos e ouvimos relatos nunca imaginados, que compartilhamos informalmente entre uma corrida e outra, nas instalações da central, o que suscitariam outras tantas pesquisas possíveis na relação de gênero, família e relações sociais distintas e relacionadas com este submundo da violência. Mas, como disse o desenrolar do homicídio se deu nas semanas seguintes.

Segundo, houve nessas semanas uma série de atentados de incêndio a ônibus em Fortaleza, pela proximidade da copa do mundo e após as grandes manifestações populares em todo o país, era de se esperar, um implemento e ampliação da ação efetiva da polícia. Da mesma forma, houve um grande alarde da mídia, na busca de identificar um culpado para estas ações incendiárias e conseqüentemente faziam diariamente suposições e pressões à polícia para tal identificação. Lembro-me de ter visto nos dois primeiros dias relatos de culpa diferentes em alguns meios de comunicação, uns atribuindo os incêndios aos Black Blocks,

---

<sup>8</sup>(<http://glo.bo/NVp9KX>)

outros a possíveis assaltantes e por fim, a possível retaliação da morte do Henrique do Barroso por seus comparsas, e é aí que as coisas saem do ritmo comum e se desenvolvem numa série de acontecimentos extras que saem do controle social.

Durante esses dias e visivelmente, por conta da pressão social e da mídia a polícia para encontrar os culpados, fez uma declaração do Comando da Polícia Militar onde se atribuía as investigações e a possível culpa dos incêndios as esses ditos comparsas do Henrique do Barroso. Por acaso, nesses dias eu já me encontrava inteiramente no convívio da comunidade do Barroso e com os diversos agentes relacionados aos ditos culpados. Vimos pessoas abandonando empregos e viajando, outros se escondendo, outros se mudando, isso tudo atribuído a uma intensa ação e pressão investigativa da polícia no bairro, ruas, casas... Chegamos a levar alguns desses ‘agentes da violência’ e seus parentes até as delegacias para prestar esclarecimentos.

Em um desses dias, um policial aparentemente novato nas leis do bairro, entrou com a viatura de uma vez na rua “x” e foi alvejado a balas por alguns desses ‘agentes da violência’ do Barroso, como o momento era de intensa investiga“ção”, rapidamente encheu-se de viaturas e com cobertura aérea do helicóptero da polícia, pegaram mais um, mais um jovem morto na comunidade. Todos os olhos da mídia e da sociedade se voltaram para o Barroso nesses dias. A comunidade sentindo-se incomodada com o estigma organizou uma passeata pedindo paz e tudo correu bem, no ato! Por acaso, nessa hora a imprensa não estava presente.

Após uns dez dias de intenso movimento no bairro, nervos aflorados e perseguições, foram identificados os culpados dos incêndios, eram jovens moradores de Caucaia, e os olhos da mídia rapidamente já estavam direcionados a outros tantos problemas da sociedade, provavelmente este já não rendia mais tanto ibope.

Terceiro e por fim, acredito que esse breve relato, já deu uma ideia inicial do tamanho e quantidade das atividades relacionadas e proximidade à violência que os taxistas noturnos do Barroso lidam diariamente e pretendo aqui encontrar as relações do contexto de violência do submundo destes, por meio de entrevistas e relatos desses atores sociais no decorrer da pesquisa.

#### CAP. I – O que é o Taxi Pirata ou Taxi Amigo

Antes de entrar na definição, conceitos, como se desenvolve, quem são os atores, o que eles pensam e querem neste trabalho, quais suas relações com o trabalho pirata e com a violência contida no convívio cotidiano deste ofício. Devo destacar que quando pensei em

iniciar esta pesquisa não tinha ideia de onde chegaria, de que fenômeno encontraria, e apenas, como dito anteriormente, sabia que havia ali um fenômeno sociológico bem interessante, que perpassava diversas relações sociais e que se fundamentava por se só num objeto a ser analisado. Segundo Durkeim, no prefácio das Regras do Método Sociológico, destaca que “o objetivo de toda a ciência é descobrir, e toda descoberta desconcerta mais ou menos as opiniões formadas”, portanto me coloquei a descobrir, e neste trabalho, acredito que fui desconcertando alguns preceitos e preconceitos referentes à como se dava a relação de violência com as comunidades e por agentes relacionados à violência nessas comunidades, mais especificamente no bairro do Barroso.

Dessa forma, me vejo novamente nos preceitos Durkeimiano, em que destaca, “É preciso afastar sistematicamente todas as pré-noções”. Minhas experiências de trabalho, convívio e prenoções desta realidade passam agora pelo momento de se analisar os fenômenos.

Como já dito, iniciei por acaso o convívio e o trabalho de taxista pirata noturno, agora é interessante se situar ao saber: O que é o fenômeno “taxi pirata”?

O taxi pirata, atualmente mais difundido como “taxi amigo” é um serviço de taxi onde os preços de locomoção já estão pré-definidos e o custo chega a até 30% menor que os taxis convencionais. De acordo com matéria publicada no Jornal Tribuna do Ceará...

“os valores são tabelados no chamado “Táxi Amigo”. Não há bandeiras 1 ou 2. Uma corrida de R\$100,00 no regular custa R\$35,00 no irregular. Por isso ocorre grande procura.”

A modalidade “**Táxi Amigo**” vem crescendo em Fortaleza e no interior do Ceará. Ofertas de descontos e atendimentos 24 horas com preços pré-estabelecidos são um diferencial do serviço. Este tipo de serviço se desenvolve com um grupo de motoristas que se reúne e faz corridas bem mais baratas que as convencionais, posteriormente, com a possível ampliação deste grupo, geralmente se funda uma empresa com a definição jurídica de locadora de automóvel, e o serviço prestado passa a ser aluguel de carro com motorista.

Esse sem dúvida é uma forma de tentar burlar a fiscalização e segundo “G”, - “da mais segurança para os motoristas”! “G” destaca que, com uma possível complicação com a polícia, os motoristas podem dizer livremente que estão trabalhando para a central de carro de aluguel, porém, ao mesmo tempo, sempre afirma para ter cuidado em parar nas blitz, não parar próximo a pontos de taxis convencionais (pois estes poderiam denunciar), não parar na

frente da rodoviária e aeroporto, onde há grande meio de fiscalização pelos azuizinhos (uma das formas que são chamados os guardas da AMC) e ocasionalmente pedir a um dos passageiros para se sentar no banco da frente do carro, para não parecer ser um carro de aluguel.

Outra forma de segurança atribuída a este sistema, de aluguel de carro particular, seria a infeliz possibilidade de ser pegue em uma fiscalização com algum cliente perseguido pela polícia ou com porte de alguma arma ou droga, onde teríamos como desculpa, dizer que estávamos apenas trabalhando e apresentaríamos apenas o panfleto da central de carro.

Essa relação de preocupação com a fiscalização, com o resguardo jurídico do taxista e com as constantes chamadas via rádio, que cada um dos taxistas recebe para comunicar-se entre si e com a central, principalmente para avisar da possibilidade de blitz, traz a tona certo movimento de classe desses trabalhadores, mesmo incipiente e subjetiva, porém com falta de organização, como visto em Marx e Engels em relação aos movimentos de reação do proletariado, sustentam que não há união e espírito de luta, e que todo “o movimento histórico está desse modo concentrado nas mãos da burguesia e qualquer vitória alcançada nessas condições é uma vitória burguesa<sup>9</sup>”.

No entanto, “ocorrem movimentos esparsos, cujo resultado não é imediato, mas é importante no sentido de reforçar a união da classe trabalhadora, que é facilitada pelo crescimento dos meios de comunicação<sup>10</sup>”.

Essas precauções são importantes, também, por conta da prática estar trazendo prejuízos para os taxistas regulamentados e por consequência serem os principais perseguidores deste ofício ‘dito infrator’, o taxi pirata.

Podemos destacar aqui a novidade e recentes confrontos por conta do aplicativo Uber e demais semelhantes, onde os tradicionais taxistas, privilegiados e amparados pelas regras burguesas vêm entrando em confronto, inclusive física, com os ditos ilegais na busca da manutenção de sua ordem, mas que acabam por perder a razão, gerido pela opinião pública, visto e apontado pelos jornais.

Este dado de infração em confronto com as leis dão vazão a necessidade de uma consciência de classe revolucionária, onde deve manter-se na luta pela melhoria das condições

---

<sup>9</sup>Marx, K.; Engels, F. *Manifesto do Partido Comunista*, P. 21

<sup>10</sup>Marx, K.; Engels, F. *Manifesto do Partido Comunista*, P. 22

de vida e trabalho, no confronto com as regras de um estado burguês que oprime o trabalhador na sua condição básica e vital ontológica, como vemos em Lessa, S. e Tonet, I.

Não nos deve surpreender que a concepção revolucionária soe estranha aos ouvidos de muitas pessoas. Submetidos a uma vida de miséria e privação, à opressão cotidiana, à competição desenfreada por um lugar ao sol, todos nós convivemos com a sensação de estarmos submetidos a um destino, a uma força, que não controlamos e sequer conhecemos. Essa vida cotidiana desumana (ou seja, não humana) faz com que os homens sequer cheguem à consciência de que são eles que fazem a sua própria história<sup>11</sup>.

Além dessas novidades tecnológicas, há outras evoluções de aceitação social desta nova prática profissional ‘ilegal’, visto na matéria do Jornal Tribuna do Ceará,

O serviço, no início, era divulgado apenas no boca a boca. Agora, sem o menor receio, panfletos já são distribuídos e fixados em postes com telefones para contato, além da existência de páginas do Facebook com valores convidativos e possibilidade de pagamento até no cartão de crédito. São corridas a longa distância por um valor bastante acessível.

Nas dificuldades com a má qualidade de transporte público e a pequena e frágil melhoria de vida, advinda dos governos petistas, as necessidades e anseios da população se multiplicam, o que antes era impensável no cotidiano do trabalhador, agora ele já começa a almejar breves possibilidades e possíveis transformações, como é o exemplo de utilização de serviço de táxi. Porém, o trabalhador é astuto e objetivo, e na viabilidade cada vez mais constante, da aceitação de opinião pública do uso de serviços de taxi pirata, estes se transformam, mudam sua natureza e sua realidade. Lessa, S. e Tonet, I., destaca,

O resultado do processo de objetivação é, sempre, alguma transformação da realidade. Toda objetivação produz uma nova situação, pois tanto a realidade já não é mais a mesma (em alguma coisa ela foi mudada) quanto também o indivíduo já não é mais o mesmo, uma vez que ele aprendeu algo com aquela ação<sup>12</sup>.

Essa transformação vem se dando por lutas cotidianas, como o táxi pirata, não possui autorização para transportar pessoas legalmente e não paga impostos, os praticantes se

---

<sup>11</sup>Lessa, S. e Tonet, I., Introdução à filosofia de Marx, p. 15

<sup>12</sup>Lessa, S. e Tonet, I., Introdução à filosofia de Marx, p. 19

utilizam de formas de burlar as leis, com a ideia de ser um serviço de aluguel de carro com motorista ou a utilização do Uber, com suas implicações e conflitos.

Autorizados socialmente pelos usuários dos serviços, como trabalhadores, estudantes, donas de casa, geralmente moradores dos bairros onde se instalam as centrais de taxi pirata, geralmente passageiros do turno diurno, e somados a estes, agentes da violência, como já ditos anteriormente, preferencialmente usuários noturnos, os taxistas se sentem legitimados pelos próprios passageiros, como vemos nos depoimentos de “T”, “nós pegamos todos os tipos de pessoas, indistintamente, começo de manhã bem cedo com uma corrida de um cliente já fixo, que prefere ir comigo, e no decorrer do dia nos damos com todo tipo de gente”. Continua, “tenho diversos clientes fixos, conhecido aqui do bairro ou das redondezas, eles já me conhecem e sabem como eu sou, às vezes negocio o preço ou até deixo para receber depois, pois eu sei onde eles moram”.

O taxista “T” é um jovem, morador do bairro onde se localiza a central, semelhante a tantos outros, que recebe a chamada da central para a corrida da própria casa, desenvolve outros bicos, como ele mesmo discorre, e conseguiu ver neste ofício a melhor maneira de ganhos financeiros, visto que teve acesso a crédito para conseguir comprar um bom carro de segunda mão, caso que é fortemente relatado por diversos outros taxistas piratas. Vemos em Pinho, A. P., essas relações históricas de construção e transformações sociais,

Em um contexto internacional favorável, sobretudo, no cenário pós-crise 2008, precisamente nos governos Lula, o Brasil, dentro do padrão de ajuste vigente, consegue desenvolver o então denominado “modelo brasileiro de crescimento com inclusão”, com alterações no perfil distributivo do País. Mediante as Políticas de Enfrentamento da Pobreza, efetivam-se processos de inclusão parcial das massas, com acesso a níveis básicos de consumo, o que desagradava profundamente às elites. A rigor, o crescimento brasileiro está ancorado no consumo do mercado interno e alavancado no extrativismo, em um arranjo arriscado e instável<sup>13</sup>.

Outro fator distinto do perfil dos taxistas piratas é a não distinção de raça, gênero, faixa etária e classe social, o que aparenta uma distinção de classe trabalhadora em busca dos mesmos ideais. Na central de taxi do Barroso, por exemplo, dos vinte taxistas existentes, há duas mulheres, uma jovem e outra com 58 anos, três senhores já aposentados, que optam por

---

<sup>13</sup>Carvalho, A. P. Mesa Redonda: Visões Políticas das Crises, p.02

<sup>14</sup>Sobre Kant: Engels, F. *Do socialismo utópico ao socialismo científico*, parte II.

trabalhar poucas horas por dia e tem tempo para descanso e outros afazeres pessoais, oito jovens com pouco mais de 18 anos, onde a maioria, pagam a parcela de compra de seus carros com o próprio trabalho na central, e sete homens adultos, entre eles eu, que fui rapidamente substituído ao sair, e que se associam mais ou menos aos mesmos objetivos financeiros e de trabalho.

O fato de indistinção de perfil social, e ilusão da autonomia do trabalho, traz uma nova concepção de ver o mundo, com possibilidades tamanhas da busca da emancipação e organização do trabalhador, podemos ver em Engels, F, breve destaque,

Assim, a história passa a ser vista como o resultado de uma luta de ideias e, de modo mais geral, como o processo constante de autoaperfeiçoamento do espírito humano<sup>14</sup>.

Outro relato visto no Jornal Tribuna do Ceará traz a relação de campo, amplamente apreciada nos conceitos de Bordieu, P. e Nobert, E., e popularmente naturalizado pelos usuários e taxistas piratas,

Dessa forma, o negócio se expande, especialmente na periferia, onde a disponibilidade de veículos regularizados é baixa e a fiscalização parece não chegar ao local. “Temos que ter muito cuidado, porque sabemos que é ilegal perante a lei. A gente não é como o táxi convencional, que tem taxímetro e permissão para atuar dessa forma”, admite. “Além disso, atendemos mais a pequenas distâncias, porque não vale tanto a pena ir até Aquiraz, por exemplo, e não poder pegar nenhum cliente na volta”, acrescenta.

## Capítulo II – O cotidiano dos taxistas piratas noturnos do Barroso

Agora, ao entrar na definição, conceitos, de como se desenvolve, quem são os atores, o que eles pensam e querem neste trabalho, quais suas relações com o trabalho pirata e com a violência contida no convívio cotidiano deste ofício, repetindo os dados importantes levantados no capítulo I e aqui apontados a partir das entrevistas realizadas e o cruzamento com teorias importantes, que dão sustentação ao desenvolvimento desses conceitos e o entendimento desse fenômeno social, que é relativamente novo e merece o devido aprofundamento, busco focar no aspecto da naturalização violência crescente e perigosa a que estes taxistas se envolvem e podem transformasse em prováveis novos “agentes da violência”.

Inicialmente considero muito curioso como se dá a estrutura da função de taxi pirata e como ela se relaciona com a sociedade, se organizando no mundo em pares de oposição. Primeiro, por ser organicamente ilegal e por isso só, sofrer uma pressão social de infracionária na constante repreensão da fiscalização pública dos agentes de trânsito e particular dos taxistas e suas operadoras, e segundo por ser inorganicamente legal, por estar bem introduzida nos bairros e comunidades onde se desenvolvem e de crescente envolvimento e aceitação nos diversos âmbitos sociais. Essa pressão é pouco sofrida no interior das centrais e muito levemente nos percursos das comunidades onde elas na maioria das vezes se desenvolvem, mas profundamente pressionada ao se adentrar num âmbito maior da cidade, como nas corridas a rodoviária, shoppings, hospitais, pontos turísticos ou quaisquer locais com amplo fluxo de fiscalizações, possíveis blitz e pontos de taxistas convencionais.

Concluo este artigo, por se tratar de espaço restrito e breve, na amplitude de tal tema e suas consequências previstas, para tanto, destaco que as conclusões são impressionantes, ao observar relatos de alguns dos taxistas que se atem a trabalharem preferencialmente nas madrugadas e conseqüentemente se servirem de passageiros, atribuídos aqui como “agentes de violência”.

Segundo diversos relatos, identificados em entrevistas, a relação e naturalização com a violência se torna cada vez mais frequente e crescente. Na busca de conseguir melhores ganhos financeiros a indistinção frequente de guiar para alguns desses ‘agentes da violência’ aumenta, tendo em vista boas gorjetas e trabalhos extras a se constatar nos relatos.

Ao se transportar um traficante, pode-se constatar que ele ao pedir pra leva-lo de vidros fechados não quer ser visto ou encontrado, por vezes até procurado ou perseguido, segundo eles mesmos dizem para os taxistas. Por outro lado, levam drogas, armas ou dinheiro a ser transportado até outros traficantes, e por isso, a boa gorjeta extra.

No tocante aos turistas, geralmente estão em busca de garotas de programa, e conseqüentemente de drogas, nesses momentos, o taxista passa se como gigolo, pois pode-se ganhar um extra indo buscar e sugerindo novas garotas, ou indo buscar drogas para entregar dentro de motéis. Neste caso, o taxista ganha tanto pela nova corrida, quanto pelo serviço extra, havendo inclusive um entendimento comum com a portaria do motel que também ganha sua gorjeta. Por vezes o taxista é também convidado a participar da festinha.

As histórias são muitas e cotidianas, eu mesmo passei por diversas, e em apenas três meses já estava querendo andar armado, o que me fez ficar com medo e sair do ramo. Outra

referencia é que estas práticas de “submundo” também faz parte dos taxistas convencionais, constatados por relatos e a transformação em novos “agentes da violência” é inevitável!

#### Bibliografia

1. MARX, K. *A ideologia alemã*. São Paulo Expressão Popular, 2010
2. MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. 6ª ed. Petrópolis: Vozes, 1996. Coleção Clássicos do Pensamento Político.
3. O 18 Brumário de Luís Bonaparte In: **A revolução antes da revolução II**. São Paulo: Expressão Popular, 2008. Coleção Assim Lutam os Povos.
4. Mesa Redonda: Visões Políticas das Crises - Alba Maria Pinho de Carvalho, 28 de março de 2016
5. Lessa, S. e Tonet, I., Introdução à filosofia de Marx.
6. Sobre Kant: Engels,F. *Do socialismo utópico ao socialismo científico*, parte II.