

Jesus Marmanillo Pereira
Ana Paula Pinto Pereira

INTERAÇÕES, ESTIGMAS E SENTIMENTOS: notas sobre o ofício de mototaxista em Imperatriz-MA

RESUMO: O presente texto busca analisar como o estigma e os sentimentos de revolta e de medo compõem o cotidiano e a formação da categoria dos mototaxistas na cidade de Imperatriz-MA. Com um viés goffmaniano, focamos a análise em variáveis relacionadas às “informações sociais” dos atores sociais, na observação das interações apreendidas por meio da observação de declarações públicas e de documentos da década de 1990 e pelo trabalho sobre as interações face a face vividas pelos condutores de mototáxi. Para tanto, foram utilizadas imagens para trazer à tona narrativas de experiências relacionadas ao sentimento de medo. O estigma, a revolta e o medo compõem uma tríade fundamental na própria história de formação da categoria de mototaxistas e na maneira como eles percebem e classificam a si próprios, assim como lugares e situações de medo, insegurança e vulnerabilidade.

PALAVRAS-CHAVE: Medo; Mototaxistas; Cidade.

ABSTRACT: The present text seeks to analyze how stigma and feelings of revolt and fear make up the quotidian and the formation of the category of motorcycle riders in the city of Imperatriz-MA. Starting from a Goffmanian perspective's, we focused the analysis on variables related to

"social information" of social actors, in the observation of the interactions – learned through the observation of the public declarations and documents of the 1990s, and in the work on face-to-face interactions experienced by mototaxi drivers. For that, images were used to bring up narratives of experiences related to the feeling of fear. Stigma, revolt, and fear compose a fundamental triad in the very history of the formation of the category of mototaxis and in the way they perceive and classify themselves, as well as places and situations of fear, insecurity and vulnerability.

KEYWORDS: Fear; Mototaxi drivers; City.

INTRODUÇÃO

A partir da leitura dos Jornais *O Progresso* e *O Capital*, periódicos impressos na cidade de Imperatriz, notamos que os registros a respeito dos mototaxistas remetem à década de 1990, revelando que, desde aqueles tempos, já circulavam notícias sobre a violência vivida no dia a dia desses trabalhadores urbanos. Diante disso, o presente artigo visa analisar como as interações entre mototaxistas e outros atores sociais podem evidenciar situações de medo, revolta ou violência que apontam para estigmas, narrativas e representações sobre o urbano.

Nesse sentido, a cidade aparece tanto como cenário a partir do qual observamos as relações entre mototaxistas e outros atores – como concorrentes que trabalham no transporte e/ou clientes – mas, também, como uma variável externa que influencia as interações, já que, dependendo da situação, os seus bairros podem significar uma informação social. Nessa perspectiva, buscamos sistematizar a análise seguindo um viés goffmaniano, valendo-nos de suas contribuições nos estudos sobre estigma. Compreendemos que, para esse autor, essa é uma categoria relacional sustentada na construção social da “diferença”, ou seja, ocorre em relação ao que se considera normal e de acordo com os enquadramentos baseados nas informações sociais que podem ser exibidas ou ocultadas na interação.

Dessa forma, as interações entre mototaxistas e taxistas, assim como entre mototaxistas e clientes, foram campo privilegiado, pois nele foi possível observar a operacionalização dessas informações sociais, respectivamente, em contextos de conflito e de medo. Trata-se, assim, de uma pesquisa sobre a formação e o cotidiano de um grupo de

trabalhadores a partir de suas interações e dos sentimentos que as influenciam.

Para tanto, realizamos pesquisa documental no Acervo do Curso de Comunicação da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, *campus* de Imperatriz, no qual foram obtidas imagens veiculadas nos principais periódicos da cidade. Por meio delas, buscamos informações sociais sobre os mototaxistas. Já no trabalho de viés etnográfico, foram realizadas observações diretas, produção de registros fotográficos, diálogos informais e entrevistas com trabalhadores e ex-trabalhadores em dois locais de concentração dessa categoria no município.

Nas entrevistas, foram utilizadas imagens (Anexo 1) que retratam situações de violência para trazer à tona narrativas de experiências relacionadas ao sentimento de medo. No total, foram seis entrevistados em dois pontos distintos da cidade, dos quais um migrou para o serviço de “táxi lotação”. Após a realização das entrevistas, procuramos os mototaxistas para assinar um termo de consentimento do uso da imagem e de suas informações pessoais, contudo um deles não foi mais encontrado na cidade. Por conta disso, ele é aqui identificado como “Informante A”.

Para sistematizar a pesquisa de campo de acordo com o referencial adotado, o presente texto foi organizado em dois tópicos, nos quais buscamos analisar a construção do estigma na relação entre mototaxistas e taxistas, por meio de declarações públicas e fontes documentais que evidenciassem as interações entre esses dois atores; e por meio da análise das interações face a face lembradas pelos entrevistados. Sendo assim, adotamos uma perspectiva focada no início do ofício e outra mais voltada para os tempos recentes.

MOTOTAXISTAS E TAXISTAS: interações observadas na imprensa escrita e o estigma do indisciplinação

Entre as décadas de 1970 e 1980, o transporte público regularizado em Imperatriz 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-MA. Até 1990, observamos que o processo de expansão da oferta de transportes parece ter acompanhado o crescimento da própria cidade¹, sendo comum a publicação de notícias

¹ Em termos populacionais, essa expansão significou um aumento do período que compreende 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

como: “Ônibus estenderão linhas aos subúrbios: beneficiados os de Maranhão Novo e Bacuri” (*O Progresso*, 14/05/1991) e “A população quer terminal integrado” (*O Capital*, 12/09/1997), que citam bairros que decorrem do crescimento do centro da cidade e a necessidade de conectar os novos espaços.

Sobre esse contexto, alguns informantes² recordam que tanto o crescimento da cidade quanto a falta de oportunidade de trabalho foram aspectos que propiciaram o surgimento do ofício de mototaxista. Sobre este segundo aspecto, alguns jornais reforçam o argumento dos entrevistados. No *O Capital* (de 18/09/1998 e de 13/12/1997), há a explicação de que, para muitos pais de família desempregados, o trabalho como mototaxistas era uma perspectiva de sobrevivência. Além disso, o jornal aponta que cerca de 6 mil motos que atuavam nesse serviço eram a única fonte de renda de muitas famílias e uma maneira de diminuir a fila de desempregados na cidade.

Tratava-se de uma atividade similar à dos taxistas, contudo realizada com motocicleta e com valores mais baixos do que os oferecidos pelos taxistas, o que possibilitou uma grande adesão ao serviço, já que, desde a década de 1970, existiam reclamações³ sobre os preços abusivos, a ausência de uma tabela de preços para as corridas e as arbitrariedades cometidas pelos taxistas. Nesse contexto de crescimento da cidade e da população, verificamos que a aparição desses “novos” atores sociais nos espaços públicos da cidade não ocorreu sem que houvesse resistência das categorias já estabelecidas.

Foi possível ter uma noção do clima de tensão da época por meio da reportagem intitulada “Taxistas cobram disciplina para o serviço de moto-táxi” (*O Progresso*, 01/05/1997), que descreve um episódio no qual 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 dos melhores e acusa mototaxistas de invadirem o local de

e o aumento da população são variáveis diretamente ligadas à necessidade de deslocamento e conexão ao longo da crescente área urbana.

² Pedro Moraes da S. Junior, João Pofilho da S. Barros, Carlito Batista Pereira e “Informante A”.

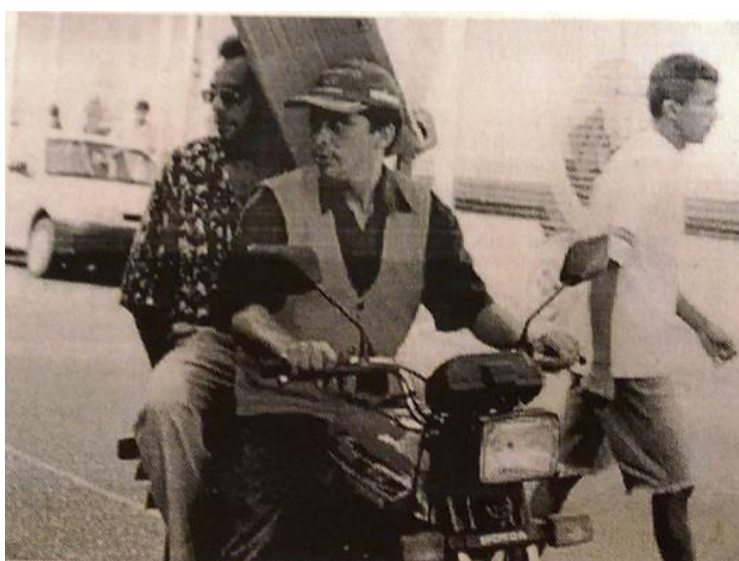
³ Tal observação advém da leitura de reportagens como: “Táxi: é hora da tabela” (*O Progresso*, 20/10/1972); “Tabelas de preço e emplacamento: duas exigências para o táxi” (*O Progresso*, 25/12/1972); “Táxi: batida e exploração” (*O Progresso*, 26/12/1972). Essas manchetes enfatizavam a necessidade do estabelecimento de um preço menor e que não fosse arbitrário para as corridas de táxi na cidade.

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), percebemos 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).

A citação possibilita pensar que o reconhecimento da própria categoria surgiu dentro de um contexto de conflito que, nessa perspectiva intergrupala, 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). Enfim, foi nesse processo de conflito que as duas categorias de trabalhadores desenvolveram um conjunto de interações a partir das quais buscaram construir suas próprias fachadas em relação à definição das identidades (real e virtual) do “outro”.

Imagem 1: Transporte sem equipamentos de segurança.



Fonte: *O Capital*, 13 de dezembro de 1997.

Na Imagem 1, é possível visualizar um pouco tal situação por meio do registro de um motociclista transportando um passageiro em uma rua de Imperatriz. A fotografia nos traz um conjunto de símbolos que evidenciam determinadas informações sociais que podem ser úteis para se pensar a confirmação ou discrepância entre a identidade real e virtual desses atores sociais.

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

Se, por um lado, tais críticas estimularam os argumentos em favor da proibição do serviço de mototáxi, por outro, também foram utilizadas para justificar a sua regularização a fim de que fosse estabelecida uma forma de interação institucional entre a nova categoria e os órgãos públicos responsáveis pelo controle e disciplinamento das más condutas no trânsito. Um exemplo disso pode ser verificado na fala⁴ 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, esse 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, motivo pelo qual a atividade deveria ser regularizada.

A partir do debate sobre a regulamentação, foi possível observar a

⁴ “Câmara discute regulamentação” (*O Progresso*, 11 /04/ 1997).

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 pública do grupo ficou evidente na reportagem “Sindicato dos moto-táxis realiza 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 24 horas por dia. Ele explicou ainda que a entidade encomendara 800 coletes especiais luminosos de uma empresa paulista com o objetivo de padronizar o serviço.

Imagem 2: Início do processo de padronização.



Fonte: *O Capital*, 22/12/1997.

Uma diferenciação entre as Imagens 1 e 2, produzidas com apenas 11 dias de intervalo, 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 extraímos os seguintes trechos:

Depois da criação do sindicato da categoria, que só congrega 800 moto-táxis, 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 a 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 evidenciam as divisões no âmbito da categoria dos mototaxistas e a busca pelo reconhecimento da opinião pública. São 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, buscamos dados na sede do Sindicato dos Mototaxistas (Sindmoto), existente desde 1996, localizada atualmente na Rua Barão do Rio Branco, nº 88, Centro. Com o lema “A união faz a força” (Imagem 3), a sede do sindicato constitui uma importante estrutura de mobilização, contribuindo com a própria missão dessa instituição que, segundo o estatuto, trabalha para fins de defesa, estudo, coordenação, orientação e representação legal da categoria. Internamente, o sindicato é administrado por uma diretoria composta por três membros: presidente, diretor-secretário e diretor-tesoureiro, eleitos a cada três anos; e conta com 100 associados.

Segundo a secretária da instituição, Glenda Oliveira Vieira, há sete anos na profissão, existem mais de 30 pontos de mototáxis espalhados por

toda a cidade e não há alvarás específicos para cada local. Dessa forma, qualquer condutor pode trabalhar em qualquer ponto. Contudo, observamos que, geralmente, eles acabam fixando-se em determinados lugares, onde desenvolvem um sentimento de pertencimento e constroem laços.

Imagem 3: Sindicato dos mototaxistas.



Fonte: Pereira (2016, p. 9).

Existem dois tipos de pontos para a permanência desses profissionais: os organizados pelos próprios mototaxistas e aqueles criados pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SETRAM). O primeiro caso pode ser observado na Imagem 4, em que é possível visualizar um lugar de concentração de mototaxistas na esquina com a Praça Tiradentes, que é próximo ao Hospital Regional e ao terminal de integração de ônibus no Centro da cidade. Na referida imagem, 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. Há ainda cadeiras, mesa e água gelada, tudo isso estabelecido em um antigo ponto comercial, que antes servia à venda de carne. Trata-se de uma estrutura fomentada pelos esforços dos próprios membros do ponto, que é completamente distinta da observada nas primeiras imagens que remetem ao ano de 1997.

Imagem 4: Observação em campo⁵.

Fonte: Fausto (2016, p. 10).

Nos casos dos pontos criados pela SETRAM, geralmente há apenas a sinalização amarela que significa a autorização para o estacionamento das motos utilizadas no serviço de transporte. Quando existe algum tipo de conforto como cadeiras ou lonas de proteção contra o sol, normalmente são fornecidas pelos próprios mototaxistas.

Sobre esta 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 5 traz a delimitação amarela próxima a uma calçada na esquina da Avenida Getúlio Vargas com a Rua Pernambuco (ao lado da Praça Brasil).

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.

⁵ 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), no qual esses atores ressaltaram a questão do medo do outro, o que nos instigou a compreender um pouco mais esse fenômeno. O vídeo etnográfico pode ser encontrado no *link*: http://www.ppgcs.ufpa.br/revistavisagem/edicao_v2_n1/videos/cidade-como-laboratorio-social/.

Imagem 5: Ponto estabelecido pela prefeitura.



Fonte: Pereira (2016, p. 11).

Para compreender melhor o processo de institucionalização desse ofício, vale explanar a trajetória de vida do senhor Carlito Batista Pereira. Filho de lavradores, nascido em Tocantinópolis – TO em 1961, chegou a Imperatriz em 1981. Entretanto, entre 1981 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, entrevista realizada em 01/10/2016, grifos nossos).

Com exceção do uso do capacete, a descrição do momento inicial no ofício desse entrevistado vai ao encontro das características contextuais observadas nas fotografias e trechos jornalísticos que apontavam para o indisciplina e despreparo dos condutores. A concentração de

trabalhadores por ponto é um dado que demonstra uma diferenciação em relação à situação atual, em que chegam a 10 ou 15 condutores por ponto, no máximo. Quando considerada a relação entre sociedade e indivíduo, podemos pensar que a falta de objetivação das normas possibilitava a inserção individual de acordo com as aptidões e necessidades de cada um. Com 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 “táxi-lotação”. Após a mudança, passou a alugar o alvará da moto para outro trabalhador.

Nosso informante recorda que o sindicato era organizado e buscava melhorias para a categoria. Exemplo disso é que, por meio da união desses trabalhadores, foram organizados bingos e rifas que resultaram na obtenção de uma sede própria (Imagem 3) e até de uma chácara. Embora tenham obtido a regulamentação e outras conquistas, tais como os cursos de capacitação promovidos pela Prefeitura, um dos maiores problemas observados nos relatos e nas notícias jornalísticas atuais não são mais os conflitos com os taxistas, mas as situações de perigo e violência com as quais podem se deparar.

MOTOTAXITAS E CLIENTES: as informações sociais e a construção de estigmas sobre pessoas e lugares

Nas últimas três décadas, a parte urbana da cidade de Imperatriz apresentou uma grande mudança em termos de crescimento populacional e expansão territorial, indo de 34.698 habitantes na década de 1970, para 210.051 em 1991. Com o processo de verticalização nos bairros Três poderes, Maranhão Novo e Nova Imperatriz e de expansão horizontal, ocorreu um verdadeiro inchaço da cidade, diminuindo consideravelmente a possibilidade de conhecimento entre os indivíduos na metrópole (SIMMEL, 1967; WIRTH, 1967).

Assim, diferentemente de cidades menores onde os taxistas e mototaxistas geralmente são conhecidos por grande parte da população e reconhecem seus passageiros, a cidade de Imperatriz passou por uma fase de criação do “anonimato” característico das metrópoles, pois as relações de vizinhança e parentesco já não davam conta da quantidade de pessoas e dos fluxos diários cada vez maiores.

Se nas interações (diretas e indiretas) experimentadas entre mototaxistas e taxistas, as informações sociais foram fundamentais no processo de construção identitária e na forma como os primeiros eram estigmatizados pelos últimos, nos diálogos e entrevistas realizadas com os mototaxistas, notamos que esse surto de crescimento urbano, a ausência

de símbolos que tragam informações sociais dos passageiros, ou a presença de outros símbolos a respeito de bairros também estigmatizados como perigosos geraram um cenário psicológico de medo do “outro” desconhecido.

Embora Goffman (2010 e 1988) não fale explicitamente da importância do elemento visual e da observação durante o processo de interação, o autor nos deixa pistas para compreender que as interações se desenrolam primeiramente no âmbito dos “olhares” e expressões corporais. Assim, ao defender a importância da aparência corporal, esse autor explica que há uma simbologia do corpo que se comunica por meio de elementos como: tipo de roupa; postura; movimento e posição; volume de som; gestos físicos, como acenar e saudar; e decorações faciais, entre outros. Para ele, “apesar de um indivíduo poder parar de falar, não pode parar de se comunicar através da linguagem do corpo” (GOFFMAN, 2010, p. 45). Por conta disso, consideramos que na produção de estigmas, o elemento imagético ou visual fornece símbolos e informações sociais, mesmo antes da própria comunicação verbal.

Na própria experiência de tomar um táxi ou mototáxi, verificamos que, quando o passageiro permanece calado por algum tempo, logo os condutores buscam alguma forma de extrair alguma informação, puxando assunto sobre trabalho ou coisas cotidianas da cidade. Contudo, um dado interessante é que as informações sociais sobre determinados atores sociais ou lugares não são obtidas exclusivamente nos processos de interação, sendo possível notar a construção de identidades virtuais por meio do compartilhamento de notícias e de experiências de violência, que funcionam como verdadeiros amplificadores do sentimento de medo e desconfiança.

Foi possível observar a importância da informação social em relação ao sentimento de medo por meio da declaração de Cícero (o de camisa azul na Imagem 4), que trabalha como mototaxista há 6 anos, no ponto próximo à Praça Tiradentes. Sobre os primeiros contatos com os passageiros, ele explica:

Você coloca uma pessoa na sua garupa, **você não sabe quem é, nunca viu e vamos pra tal lugar**, aí tu não sabe qual a intenção daquela pessoa, mas tem que levar né, tu não pode chegar e dizer: “Deixa eu te revistar”. Então, o dia a dia da gente é ... de risco né (Cícero, entrevista realizada em 03/06/2016, grifos nossos).

No relato de Cícero, é possível destacar a sensação de incômodo por não ter informações sobre o passageiro, causando, assim, um tipo de interação social marcada pela desconfiança. Além de demonstrar a busca de símbolos a respeito do “outro” no momento de interação, essa

experiência e o sentimento sobre ela são repassados cotidianamente para novos mototaxistas, que provavelmente já possuem um tipo de expectativa orientada por relatos desse tipo. A situação de Cícero sinaliza bem o fato de que, quando o indivíduo chega à presença de outros, uma das primeiras coisas que faz é buscar informações, que dialogadas com conhecimentos anteriores, lhe possibilitam construir a situação de interação (GOFFMAN, 1988).

Nessa linha de pensamento, entrevistamos João Porfilho da Silva Barros que é imperatrizense, possui 39 anos e trabalha como mototaxista há 13 anos; e Francisco Carlos Bezerra, de 44 anos, que, apesar de ter nascido em Poção de Pedra – MA, possui 40 anos de residência em Imperatriz e 20 anos trabalhando nesse ofício.

Em comum apresentam o fato de serem oriundos de famílias humildes, nas quais o pai e a mãe dedicavam-se, respectivamente, às atividades de motorista e prestadora de serviços gerais. Ambos são pessoas com grande conhecimento e experiência sobre a cidade, onde moram, respectivamente, nos bairros Juçara e Nova Imperatriz; e escolheram o ofício de mototaxista motivados pela situação de desemprego. Após mostrar imagens de violência contra mototaxistas (ANEXO 1) e indagá-los sobre o que vinha a suas mentes ao visualizá-las, obtivemos as seguintes respostas:

A questão do medo é constate, entendeu? A gente tá nesse trabalho aqui, **ninguém sabe quem é o bom, quem é o ruim**, entendeu? **A gente fica à mercê do bom e do bandido também. Ninguém sabe quem é bom e quem é ruim, a qualquer momento pode acontecer comigo ou com um colega meu [sic!]** (FRANCISCO, Entrevista realizada em 21/09/2016).

Dá medo, né? A gente sempre fica assim né, é atencioso, a gente fica, mas é como falamos, né, é o ofício da gente, é o trabalho e a gente tem que encarar, devido a essas “malésias”, a gente tem que ir à luta e encarar [sic!] (JOÃO POFILHO, Entrevista realizada em 21/09/2016).

Nas narrativas de ambos, o desconhecimento sobre o outro é um dos principais fatores de medo que coexiste com a necessidade de trabalho. Tais aspectos não podem ser dissociados das experiências de 13 e 20 anos de profissão e, conseqüentemente, de todas as mudanças que observaram na cidade. Tampouco, podem ser pensados sem que se considere a origem humilde de ambos.

É interessante notar que, na primeira citação, o sentimento de medo deixa de ser algo extremamente individual e passa a ser compartilhado com os colegas de profissão. Nessa percepção de medo

social, o sujeito é habitante de seu tempo na cidade disjuntiva que concebe as formas dos sentidos de interação: “sujeito moderno”, fugaz, contraditório, paradoxal, efêmero, vulnerável, mas sempre lá, sujeito-cidade (ROCHA e ECKERT, 2008, p. 25). Ele pode ser pensado em uma sociedade erguida sob a perspectiva do medo, que é capaz de construir e reconstruir novas formas de relações sociais (KOURY, 2005). Essas abordagens consagradas da Antropologia Urbana e das emoções foram evidenciadas também quando questionamos um dos entrevistados a respeito da relação estabelecida entre ele e os passageiros. Segundo ele:

É com o coração na mão, Deus tá no controle ...às vezes, a mulher pega a moto, e já tem um cara esperando a gente lá com a arma. Ninguém vai desconfiar que a mulher vai fazer nada com a gente, mas chega lá tem um cara esperando pra assaltar a gente. Já aconteceu várias vezes isso (Informante A, Entrevista realizada em 12/09/2016, grifos nossos).

É perceptível que o sentimento de medo expresso na fala sinaliza um estado de alerta e desconfiança que ultrapassa a interação imediata, ou seja, chega-se ao ponto de uma mulher, cujo *status* social gera uma expectativa de fragilidade, poder simbolizar uma ameaça em potencial.

Dessa forma, o sentimento de medo deixa de ser associado apenas a uma pessoa e passa a ser pensado em termos de organização (criminosa). O medo, portanto, é percebido como socialmente difuso, já que um sujeito pode temer por si próprio, assim como por colegas e familiares. Além disso, ele passa a perceber a ameaça não apenas na situação vivida com o “outro” desconhecido, mas também na possibilidade plural de possíveis ameaças que estão fora do seu ângulo de visão.

Retomando os estudos de Koury (2005), a declaração do entrevistado transmite um ar de mistério, segredo que envolve o “outro”, fazendo com que sejam estabelecidas certas barreiras, distâncias e diferenças, orientadas pelo medo da traição. Em linha próxima, Barreira (2013) percebe que as práticas contemporâneas de sociabilidade levam em consideração as ações de se prevenir e de fugir do perigo, tendo como parâmetro o não conhecido.

Já o mecanismo de reprodução social desse medo é notado na frase “já aconteceu várias vezes isso”, que alimenta um imaginário de violência associado ao sentimento de risco presente nas interações com o “outro”. Por esse caminho, é possível problematizar as situações de apreensão vividas pelos mototaxistas, quando não detêm certo número de informações sociais sobre seus passageiros.

Considerando a distância das informações sobre o “outro” e a construção de estigmas, indagamos como eles reconhecem um indivíduo

perigoso que apresenta uma fachada de “falso passageiro” e obtivemos as seguintes respostas:

Pela **fisionomia** da pessoa, pela **conversa**, pelo **jeito**, pelo valor que a gente cobra, e ele diz, não tá bom, a gente cobra um valor estipulado pra ver se ele vai... aí a gente fica mais confiado né... (Informante A, Entrevista realizada em 12/09/2016).

[...] a questão dos bandidos, dos passageiro né, a gente vai muito pela **aparência**, o **modo de conversar**, e aí a gente tenta se livrar [sic!] (JOÃO POFILHO, Entrevista realizada em 21/09/2016).

As citações indicam que nesse cotidiano a observação da simbologia corporal é fundamental nos processos de categorização realizados por esses mototaxistas durante as primeiras interações com os passageiros. Aqui é importante retomar Goffman (1988) quando explica que o conhecimento dos recursos visuais desenvolvidos pelos gregos, possibilitou a criação do “termo estigma para se referirem a sinais corporais com os quais se procurava evidenciar alguma coisa de extraordinário ou mau sobre o status moral de quem os apresentava” (GOFFMAN, 1988, p. 11).

Nesse raciocínio, é possível inferir que os aspectos visuais e/ou as expressões estão relacionados ao efeito de transmitir impressões a respeito do indivíduo. Para que o observador melhor defina a situação, é necessário adquirir o máximo possível de informações sobre o sujeito observado, pois, quando este é desconhecido, o que resta é recorrer às impressões que, por sua vez, podem alimentar a produção de estereótipos.

Sobre essa produção, Pereira (2016, p. 28) nota que o sentimento de medo pode ser compreendido como um importante “combustível” no desenvolvimento de estigmas, de modo que podemos falar até em uso social desse sentimento para gerar estereótipos sobre determinados grupos. Para Goffman (1988), são informações sociais – gestos, símbolos e expressões corporais – que possibilitam caracterizar pessoas e compreender se pertencem ou não a determinados grupos.

Assim, no jogo de compreensão do “outro”, os mototaxistas se valem da observação “do modo de conversar”, “do comportamento em relação aos valores do deslocamento” e “pelos locais de trânsito e destino solicitados pelos passageiros”, aspectos que enfatizam não só os atores sociais, mas também os cenários. Essas duas variáveis são bem claras no relato a seguir, feito pelo senhor Carlito, que narra:

Eu fui levar um passageiro, aí quando eu cheguei lá, [...] a gente tava assim olhando um pro outro né, quando a

gente deu fé, vinha dois caras de bicicleta né. **Aí, como a gente já tem medo de ver dois caras de bicicleta, a gente já sabe que num é boa coisa.** Moço e o cara partindo em nosso rumo, e o cliente quase sobe no muro de costa e eu, do jeito que tava aqui, só fiz botar a primeira e arrastei na moto... **Agora, medo grande não foi aí, medo grande foi depois quando passei no Parque Buriti,** porque lá tinha um “bocado” de rua sem saída. [...] então, eu tinha que ir contornando e voltando. [...] **quando eu volto e olho, vejo os cara no meu rumo,** [...] e eu pensei: “vai me atirar agora”. Então, acelerei a moto por cima das calçadas e saí ali naquela rua da Simplício Moreira, [...] (CARLITO, Entrevista realizada em 13/09/2016, grifos nossos).

O trecho traz uma situação ocorrida no bairro Parque do Buriti, onde Carlito enfatiza a percepção dele e do passageiro em relação aos dois homens de bicicleta. Ele explicou o sentimento de medo não apenas em relação aos referidos homens, mas da possibilidade de falha de saída do bairro, caracterizado por ele como cheio de ruas sem saída. Essa experiência de vida do entrevistado é importante quando a consideramos como uma forma de transmissão de visão de mundo. Isso ocorre pelo fato de ele possuir maior experiência de vida e manter uma relação de amizade com outros trabalhadores da categoria, possibilitando, assim, a transmissão e a socialização das informações.

Esse processo reforça a construção de classificações sobre determinados bairros da cidade. Se as informações visuais são os primeiros sinais para se construir uma imagem que materialize o sentimento de medo e desconfiança, as localizações dos bairros são um elemento a mais na construção dos cenários nos quais se desenrolam as interações permeadas pelo medo, pois, segundo Goffman (1988), os ambientes sociais estabelecem as categorias de pessoas que têm probabilidades de serem neles encontradas. Nesse âmbito, é comum falar de bairros recusados por mototaxistas, como demonstra o levantamento feito por Araújo (2016):

Quadro 1: Bairros recusados, segundo os mototaxistas.

Bairros mais recusados	Distância do centro de Imperatriz
Vila Leandra	Três Quilômetros
Vila Cafeteira	Três Quilômetros
Conjunto Planalto	Seis Quilômetros
Vila Fiquene	Oito Quilômetros
Brasil Novo	Sete Quilômetros

Fonte: Araújo (2016).

Os espaços sociais passam a ser codificados como: seguro,

inseguro, tranquilo e perigoso (BARREIRA, 2013, p. 233). A expressão concreta disso pode ser visualizada no relato anterior do Informante A, quando explicou: "... às vezes, a mulher pega a moto, e já tem um cara esperando a gente lá com a arma" (Informante A, Entrevista realizada em 12/09/2016). Esse "lá" do informante faz referência justamente ao componente espacial da possível interação. Trata-se de um "lá" facilmente associado aos bairros que compõem o Quadro 1.

Sobre essa situação, Araújo (2016) traz alguns exemplos: o da operadora de caixa Erlany Rodrigues, que ao finalizar o expediente de trabalho às 23 horas tinha sempre dificuldades para conseguir algum mototaxista que a levasse para sua residência. A trabalhadora afirmou: "apesar de ser mulher, muitos se recusavam a me levar, por causa do meu bairro". Reforçando essa ideia, o autor discorre sobre um mototaxista, novato, chamado Itálo, de 25 anos, que trabalha no ponto em frente ao hospital municipal e se recusa a transportar pessoas para os bairros Vila Leandra, Caema e Cafeteira.

Duas estratégias para quebrar essa desconfiança e conseguir realizar o transporte, segundo a própria Erlany e um mototaxista chamado Juvenal Mendes, de 55 anos, são: o estabelecimento de laços de amizade e a realização de contratos mensais com os mototaxistas. Segundo esse trabalhador, "quem anda de mototáxi à noite, já tem o seu próprio mototaxista, isso é bom tanto para mim quanto para o cliente" (ARAÚJO, 2016).

Uma questão fundamental nesses casos é a importância da informação social relacionada ao passageiro para o estabelecimento do laço de confiança e a quebra do medo, que se tornam possíveis por meio do prolongamento e da continuidade da interação. Quando não há o prolongamento da interação, normalmente o primeiro contato se inicia com percepções de medo e desconfiança, como as dos relatos a seguir:

O receio maior é no bairro da Caema e naquela vila lá detrás do bairro da **Caema**, que mototaxista não gosta de ir, mesmo que as pessoas sejam boas. Mas, às vezes, a gente não quer, as pessoas, muitas vezes, não entende a gente, mas, infelizmente, às vezes, **a gente trata eles como bandidos né**, por que ninguém quer ir lá [sic!] (FRANCISCO, entrevista realizada em 21/09/2016, grifos nossos).

Bairro da Caema, bairro Leandra, Cafeteira, Multirão, o bairro que o povo tem mais medo né, São José, os bairros, assim, mais distantes, que pode ter alguns **elementos perigosos**, que pode ter por lá, porque tem movimento de drogas, assalto. São os bairros perigosos da cidade... Mas todo lugar é perigosos [sic!] (Informante A, Entrevista

realizada em 12/09/2016, grifos nossos).

Não é questão de discriminação, mas os **mototaxistas têm muito receio de ir no bairro da Caema, Vila Leandra, Vila Fiquene**, entendeu? Parque Alvorada, os mototaxistas têm medo de andar nesse lugar. [Por quê?] Ah! Sei lá! Pela taxa de crime que é alta nesses bairros né. Aí, a gente fica com medo de se deslocar pra esses lugares. **Normalmente, quando os passageiros chega que procura a gente pra ir, a gente sempre inventa uma dificuldade pra num ir, num tem, muitas vezes, quando a pessoa convence a gente vai, mas a gente tem receio de ir nesses lugar [sic!]** (JOÃO POFILHO, Entrevista realizada em 21/09/2016, grifos nossos).

Rapaz! Lugar perigoso que a gente num vai é numa boca né. Quando a gente sabe que ali tem uma boca, a gente não vamos. Quando a gente sabe que um cara é mala e quer ir numa boca a gente num vai. **O bairro da Caema, por exemplo, às vezes, a gente não vai, às vezes, vai com medo [sic!]** (PEDRO JUNIOR, Entrevista realizada em 12/09/2016, grifos nossos).

Os relatos reafirmam o levantamento de Araujo (2016) e demonstram o desenvolvimento de estigmas sobre os bairros citados. Trata-se de um processo que toma como referência as interações entre os atores sociais e os lugares. Considerando essas duas variáveis (indivíduos e espaço), Simmel (1983) pensa em termos de formações sociais espacialmente delimitáveis, atribuindo assim o aspecto social ao espaço que passa a ser visto em função das interações nele estabelecidas. Esse raciocínio possibilita inferir que o estigma sobre tais bairros não ocorre apenas por conta dos recortes espaciais, mas por forças psicológicas e interações que se alimentam de experiências, (re) produzindo classificações que balizam as interações.

Dessa forma, a ação de estigmatização dos mototaxistas frente aos passageiros visualmente classificados como perigosos é diretamente associada à ideia de prevenção, e sinaliza um tipo de “jogo social” (ROCHA e ECKERT, 2008), no qual os indivíduos interagem ou se evitam, se encontram ou se afastam, orientados pelo sentimento de medo. Assim, ultrapassar o limite do conhecido pode significar se colocar em uma situação de extrema vulnerabilidade. Nesse sentido, notamos que as “classificações morais dos lugares perigosos são cada vez mais crivadas de cuidados e proibições, intensivamente baseadas em preconceitos, estigmas e estereótipos” (BARREIRA, 2013, p. 236).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Seja na relação entre taxistas e mototaxista, na década inicial quando se observaram os primeiros sinais de existência destes últimos na cidade; seja na relação entre mototaxistas e clientes na década recente, o estigma e a construção de uma identidade deteriorada foram observados como algo constante nas duas temporalidades e situações.

Em ambas as situações, buscamos evidenciar como os símbolos e suas informações sociais são componentes importantes no desenrolar das interações cotidianas e na construção de uma identidade social, que pode tanto qualificar quanto desqualificar um indivíduo ou grupo. No primeiro caso, retratamos a própria construção da categoria dos mototaxistas em relação aos taxistas, demonstrando que se trata de uma construção relacional, já que os taxistas tentavam enquadrá-los como indisciplinados, imputando a eles um estigma. Apesar desse esforço, o novo grupo buscou um novo enquadramento com o intuito de quebrar tal imagem, valendo-se de signos que transmitissem confiança e moral frente aos seus clientes.

Contudo, mais que uma simples relação binária entre dois atores sociais, observamos que os vereadores e a prefeitura também eram importantes atores que influenciaram as interações entre taxistas e mototaxistas, pois eram colocados como mediadores e regulamentadores da situação. No âmbito interno do grupo de mototaxistas, também ocorriam divisões e disputas pela representatividade da categoria, sinalizando a complexidade e importância de uma análise etnográfica que observe de perto e de dentro essas relações.

Na segunda situação, das interações entre mototaxista e passageiro, os símbolos corporais, que geram a identificação visual das informações sociais, e as comunicações verbais foram os principais elementos associados à construção de situações relacionadas aos sentimentos de medo e risco.

É importante destacar que nas duas situações há uma repetição do mesmo princípio e dos mecanismos de construção de estigma. Isso porque, embora tenham ocorrido diferenças na abordagem para análise das interações observadas, pois a primeira foi “indireta” e mediada pela imprensa escrita e a segunda, em interações face a face com sujeitos que reconstruíram esse contexto por meio da memória, as construções de identidade e da forma como os atores são visualizados também foi algo constante. Assim, mesmo que consideremos as diferenças entre a construção de uma imagem pública de disciplinamento e uma imagem de tranquilidade e segurança restrita a uma relação entre duas pessoas, a leitura visual sobre o “outro” – na forma como ele se apresenta fisicamente e como dispõem de seus símbolos – é uma ação comum.

No âmbito estrutural, observamos que a história do ofício de

mototaxista na cidade de Imperatriz está também diretamente vinculada ao processo de expansão urbana, pois ocorre dentro de um cenário de mudanças quantitativas que geraram o surgimento de novas formas de trabalho e de sociabilidades e que trouxeram a característica do anonimato e do desconhecimento – aspectos estimuladores do sentimento de medo. Além disso, os defensores do novo ofício buscaram o reconhecimento e a construção de uma imagem pública que fosse condizente com a ideia de modernidade e racionalização.

Nessas duas situações, é possível perceber uma tensão entre as características objetivas e modernas, que discorrem sobre a eficiência do serviço oferecido pelos condutores, e o domínio das experiências pessoais marcadas pela necessidade da construção de laços de amizade e obtenção de informações sociais. Se o medo, pelo que foi visto, é um sentimento diretamente ligado à falta de conhecimento a respeito do “outro”, uma das formas de combatê-lo e, conseqüentemente, de se contrapor a atitudes estigmatizantes é justamente a construção de laços.

Ademais, se a construção de estigmas estava diretamente relacionada à situação de conflito e ao sentimento de revolta existentes entre taxistas e mototaxistas, o estigma produzido nas interações entre mototaxistas e clientes era permeado por outros tipos de sentimentos: o risco e o medo. Enfim, longe de esgotar as possibilidades desse tema, cremos que os mototaxistas possuem um saber prático que merece bastante atenção em pesquisas que emanem da confluência dos estudos sobre cidade, estigmas e emoções.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARREIRA, César. Violência difusa, medo e insegurança: as marcas recentes da crueldade. **Revista Brasileira de Sociologia**, Sergipe, v. 1, n. 1, p. 5, 2013. Disponível em:

<http://www.sbsociologia.com.br/revista/index.php/RBS/article/view/30>.

Acesso em: 20 jun. 2016.

ECKERT, Cornélia. A cultura do medo e as tensões do viver a cidade: narrativa e trajetória de velhos moradores de Porto Alegre. **Iluminuras**, Porto Alegre, v. 3, n. 6, p. 1-33, 2002. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/9141/5251>. Acesso em: 1 maio 2017.

GOFFMAN, Erving. **A Representação do eu na vida cotidiana**. Petrópolis: Vozes, 1981.

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

----- **Comportamento em lugares públicos**: notas sobre a organização social dos ajuntamentos. Petrópolis: Vozes, 2010

IBGE. **Censos Demográficos do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro. **Medos Corriqueiros e Sociabilidade**. João Pessoa: Edições do GREM/Editora Universitária UFPB, 2005.

PEREIRA, Jesus Marmanillo. O Medo do Outro: Violência e Desagregação das Relações Sociais Urbanas. **Revista Sociologia**, São Paulo, n. 67, p. 24–29, 2016.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho; ECKERT, Cornélia. Cidade Sitiada: o medo como intriga. **Illuminuras**, Porto Alegre, v. 9, n. 21, p. 1–29, 2008. <http://seer.ufrgs.br/illuminuras/article/view/9303>. Acesso em: 19 jun. 2016.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. 13–28.

----- Conflito e estrutura de grupo. In: MORAES FILHO, Evaristo (Org.). **Simmel**: Sociologia. São Paulo: Ática, 1983. p. 150–164.

----- A Natureza Sociológica do conflito. In: MORAES FILHO, Evaristo (Org.). **Simmel**: Sociologia. São Paulo: Ática, 1983. p.122–134.

----- Sociologia do espaço. **Estudos avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 75–112, 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300007. Acesso em: 26 maio 2017.

VELHO, Gilberto. Violência: uma perspectiva Antropológica. In: 57ª Reunião da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, 57, 2005, Fortaleza (CE). **Anais SBPCNET**. Disponível em: http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/gilbertovelho.htm. Acesso em: 26 maio 2017).

WITH, Louis. Urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. 97–112.

SITES DE INTERNET

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.

AUTORES

Jesus Marmanillo Pereira

Doutor pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Federal da Paraíba (PPGS-UFPB), Professor do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia da Universidade Federal do Maranhão (Campus Imperatriz) e Coordenador do Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens (LAEPCI) E-mail: laepciufma@gmail.com .

Ana Paula Pinto Pereira

Graduanda do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia Universidade Federal do Maranhão (Campus Imperatriz) e integrante do Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre Cidades e Imagens (LAEPCI) E-mail: anapaula.ap1@hotmail.com .

Recebido em: 21/01/2018.

Aprovado em: 25/04/2018.

Publicado em: 29/06/2018.

ANEXO I

Imagens de Violência coletadas na imprensa escrita e digital

Moto-taxista é assaltado na JK

1-12 Policia Revista Nova, 26 de setembro de 1997 Editor responsável: Francisco do Valle

Moto-taxista é assaltado na JK

Elementos armados de revólveres e espingarda tipo escopeta agem rápido e levam moto

Mas uma moto foi levada pelos assaltantes em Imperatriz. O moto-taxista José Amari de Souza, 22 anos de idade, maranhense, residente na Rua Pernambuco, setor Esplanada teve sua moto (tanque 97, cor azul, placa HOY 5534, Imperatriz).

De acordo com a vítima o assaltante estava nas imediações da parada de coletas no setor rodoviário quando pediu que o moto-taxista o levasse até as instalações da Coca-Cola, pois naquele local teria alguém lhe esperando.

O assalto ocorreu por volta das 15h00 horas.

José Amari, mesmo desconfiado do elemento resolveu fazer a corrida. Ao chegar nas imediações da Coca-Cola o elemento pediu que a vítima o levasse até a entrada da JK. "Antes de chegar na JK, eu fui ultrapassado por um elemento que usava uma roupa escura e pilotava uma moto tipo da mesma cor que a minha, só que estava sem placa", disse José Amari.

Ao chegar na entrada da JK, disse o moto-taxista, que o elemento sacou de um



revólver calibre 28, e colocou em suas costas, pedindo que ele para o veículo. Ao estacionar a moto sobre a rua de um revólver o outro elemento que estava na moto (sem placa encostou e de posse de uma arma tipo escopeta pediu que a vítima descesse a moto sob pena de ser baleado.

Após tomar a moto como prêmio os elementos deixaram o local com destino ao Conjunto Planalto. Socorrido por um companheiro, José Amari foi levado até o posto Comunitário da PM no bairro Santa Rita.

Depois de várias horas de diligência, duas viaturas da

PM não conseguiram localizar os assaltantes que provavelmente foram ter um desmatado de mato e se ocultar no campo vasto.

De acordo com a vítima o segundo elemento estava usando uma jaqueta de couro e dentro da bolsa escondeu a espingarda tipo escopeta.

De moto-taxistas tem sido alvo dos assaltantes em Imperatriz

Fonte: O Capital (26/09/1997).

Moto-taxista é assaltado por "passageiro"

POLÍCIA **o progresso**

Moto-taxista é assaltado por "passageiro"

O moto-taxista Antonio da Cruz Silva, 22, que mora à Rua Gregório de Matos, 127, bairro Bacuri, foi assaltado e "perdeu" a motocicleta CG 125, placa HOY-1134, por volta das 22h de anteontem.

Tudo começou quando Antonio Silva pegou um "passageiro" no centro da cidade e se dirigiu ao povoado Bom Jesus, localizado próximo a Subestação da Companhia Energética do Maranhão, CEMAR, às margens da Rodovia Pedro Neiva de Santana.

Silva informou em ocorrência (1460/97) registrada no plantão central da Diretoria Regional de Segurança, horas depois do roubo, que o suposto passageiro ao chegar num local afastado e de pouca iluminação sacou de um revólver e anunciou o assalto, ordenando que lhe entregasse a motocicleta.

Sem poder fazer nada, Silva foi obrigado a entregar a moto, sendo que para sua sorte chegou pouco tempo depois até o plantão central da PC, onde registrou ocorrência e acionou sua categoria.

A recuperação da motocicleta

Depois de muitas buscas os moto-taxistas acabaram por localizar a moto da vítima.

Ao fechamento desta reportagem fomos informados que o acusado de assalto tinha sido capturado pela Polícia com a ajuda de um grupo de moto-taxistas. O acusado foi levado para a Delegacia de Roubos e Furtos, onde foi autuado em flagrante.

Fonte: O Progresso. (02/07/1997).