Taxistas na cidade de Belém (PA): narrativas sobre o mundo urbano

Edição electrónicaURL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/1969>

DOI: 10.4000/pontourbe.1969

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Refêrencia eletrónica

« Taxistas na cidade de Belém (PA): narrativas sobre o mundo urbano », *Ponto Urbe* [Online], 4 | 2009, posto online no dia 31 julho 2009, consultado o 20 abril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/pontourbe/1969> ; DOI : 10.4000/pontourbe.1969

Este documento foi criado de forma automática no dia 20 Abril 2019.

© NAU

Taxistas na cidade de Belém (PA): narrativas sobre o mundo urbano

- 1 O trabalho e a experiência de campo junto a grupos urbanos têm surgido como importantes elementos para a compreensão do fenômeno das cidades no mundo contemporâneo, proporcionando a possibilidade de observar a dimensão elástica e tensional dos tempos vividos na urbe, tempos narrados por velhos e jovens moradores a partir de suas experiências cotidianas. Nesse contexto, os motoristas autônomos de Belém figuram como portadores de um conhecimento sobre a cidade baseado na prática do deslocamento, revelando uma memória coletiva ligada aos processos de urbanização e integração da urbe a um Estado Nacional
- 2 Emerge, então, o imaginário construído a respeito da cidade de Belém no interior de uma categoria profissional específica, bem como representações, aspirações, devaneios e queixas comuns sobre o viver na cidade. Assim, os pontos de vista desses profissionais aparecem expressos em narrativas sobre as mudanças no espaço urbano, sobre as modificações no ofício de taxista ao longo do tempo, assim como nas histórias fantásticas acerca de fantasmas e assombros protagonizadas pela personagem do taxista.
- 3 O trabalho de pesquisa segue a perspectiva da etnografia urbana, tendo sido realizado – utilizando gravador digital e câmera fotográfica – em dois pontos de táxi diferentes localizados na Avenida Presidente Vargas, situada em uma região central de Belém. Trata-se de uma via caracterizada pela efervescência urbana, multiplicidade e intenso trânsito de sujeitos em deriva no espaço citadino.
- 4 O contato e a convivência com os motoristas desses locais, por sua vez, levou-me a conhecer outros dois taxistas aposentados, que foram de fundamental importância para a pesquisa. Para interlocutores procurei aqueles que possuísem características de bons narradores, ou seja, uma significativa experiência do vivido – considerando as suas vivências na cidade ao longo do tempo como profissionais do transporte – e o desejo de transmiti-la ao outro, por intermédio do ato narrativo que repassa tais memórias.
- 5 Antes de ser um trabalho sobre taxistas, esta é uma reflexão sobre a cidade de Belém, ou ainda, sobre as narrativas que têm assento no mundo urbano belenense, entendidas aqui como um esforço subjetivo empreendido por estes homens no sentido de acomodar,

interiorizar e formalizar as suas experiências de vida no próprio devir do tempo. Os sujeitos da pesquisa, motoristas autônomos de dois pontos de táxi e outros dois taxistas aposentados, possibilitaram, através do trabalho de sua memória, um contato com a experiência temporal da cidade de Belém no último século. É lógico que para entender certos aspectos das narrativas destes homens foi necessário conhecer minimamente seu universo simbólico e o seu cotidiano de trabalho. De qualquer forma, conversar com tais personagens sobre as práticas de seu ofício não constituiu uma digressão. Muito pelo contrário: quanto mais falam de si e de seu trabalho, mais narram a cidade de Belém em tempos passados, presentes e, por vezes, futuros, pois as suas trajetórias pessoais revelam a dinâmica agitada da própria urbe no tempo.

6 O ofício de taxista em Belém (PA)

- 7 Trabalhos como o de Eduardo Campos Rocha (2004) ocuparam-se do tema do transporte individual em contextos urbanos – no caso deste autor, sua etnografia foi realizada na cidade de Brasília – mostrando que a disposição e o funcionamento deste tipo de serviço são condicionados historicamente e compõem um tipo de paisagem específica. A partir do trabalho citado, é possível perceber que as grandes distâncias a serem percorridas, o modelo urbano que privilegia o transporte por automóvel e a presença dos três poderes em Brasília transformam o táxi no meio de locomoção predominante naquela cidade.
- 8 Em Belém, cujo modelo urbano caracteriza-se pela predominância dos ônibus em detrimento de outras formas de transporte, o táxi assume um papel diferenciado em relação a Brasília; papel que vem mudando gradativamente em conformidade com as alterações sofridas pela cidade ao longo do tempo. Não se pode esquecer também que as transformações do espaço urbano de Belém estão ligadas ao processo de formação e integração a um território nacional, aspectos que não podem ser esquecidos quando são realizados estudos em sociedades urbanas contemporâneas (Peirano, 1983).
- 9 Por seu caráter de cidade colonial, o núcleo urbano originário de Belém expandiu-se ao longo dos séculos conforme a atividade econômica em vigência na região e o consequente aumento da população. O crescimento urbano desordenado e a configuração caótica das ruas e do trânsito observados nos dias de hoje, representam a própria antítese de outras urbes como Brasília e Goiânia, por exemplo. Estas, pelo menos a princípio, foram “planejadas” antes de sua construção.
- 10 Nesse contexto, o taxista em Belém surge como um “guardião da memória” (Benjamin, 1996), na medida em que, a partir de sua experiência como um profissional que construiu uma carreira pautada pelo deslocamento na cidade, ele guarda “mapas mentais” (Gell, 1985) de diferentes épocas que revelam a dinâmica das transformações ocorridas na urbe. Tais mapas muitas vezes se sobrepõem e dialogam entre si, formando um acervo de imagens da cidade de ontem que interagem com as de hoje, em projeção ao futuro.
- 11 O campo de atuação do taxista é amplo, pois ele normalmente não se recusa a fazer uma *corrida*¹ para um lugar que considere distante. Da mesma forma é fluido, pois a criação e a pavimentação de novas ruas e avenidas – fato constante em uma metrópole em transformação como Belém – acarreta o aparecimento de novos núcleos populacionais, para os quais devem ser conduzidos os seus moradores e os visitantes. Conforme Walter Benjamin (1996), uma narrativa vincula, a princípio, um saber, seja ele sobre terras distantes, seja sobre o passado. Sendo assim, o taxista poderia se adequar ao perfil de portador desse tipo conhecimento, uma vez que seu ofício demanda uma intensa circulação no espaço urbano ao longo de anos de trabalho.

- 12 Pode-se dizer que conhecer um taxista antigo – assim como qualquer atento habitante belenense – é conhecer várias cidades de Belém. Ele pode observar o processo através do qual a paisagem urbana muda conforme o tempo passa e uma concepção de urbanidade tenta sobrepor-se à outra. Além disso, a abertura de novas vias, por exemplo, facilita o contato com outros espaços e realidades diversas, o que possibilita ao motorista – e consequentemente aos interlocutores da pesquisa – o estranhamento frente a realidades distintas da sua, constituindo o que Clifford (2000) chama de “experiência da viagem” dentro de um mundo urbano complexo.
- 13 Como veremos, a urbanização de Belém, assim como a “ocidentalização” da região amazônica fazem parte de um processo relativamente recente de ocupação do território e implementação de políticas econômicas desenvolvimentistas (Vicentini, 2004). As consequências disso tudo são sentidas pelas pessoas em sua vida cotidiana, mas, principalmente, pelos taxistas e outros profissionais que têm o espaço público como locus de trabalho por excelência e que, necessariamente, entram em contato de forma mais direta com os problemas urbanos. Deve-se levar em conta, ainda, que seu próprio carro é um “espaço público que se movimenta por outros espaços públicos” (Rocha, 2004 p.47), o que implica a necessidade de um conhecimento específico sobre a cidade, suas áreas e os sujeitos que as percorrem.
- 14 O problema da violência, bem como o surgimento de uma “cultura do medo” (Eckert, 2000) parecem ser uma constante nas grandes cidades brasileiras. É a partir daí que o medo passa a nortear boa parte das práticas cotidianas e engendra uma série de conhecimentos sobre a rua, bem como estratégias para driblar o encontro com o espólio ou a morte. No caso de Belém, os relatos dos taxistas entrevistados apontam para o crescimento da violência a partir do fim da década de 1970, e tendem a colocar a migração nordestina como o principal fator responsável pela insegurança na cidade. O “estranho”, neste caso o migrante, teria agido de duas formas, como afirma o taxista Otávio: “Quando começou na década de oitenta começaram a matar taxista. Taxista começando a ser ladrão. Isso prova em jornais da época”.
- 15 Nesse contexto, o pai de Otávio, o senhor Pedro Chaves, foi o pioneiro em uma medida já existente em outras cidades do Brasil, criando a ATAPR – Associação dos Taxistas da Praça da República. A existência de “pontos de táxi” em Belém remete aos primórdios da profissão de motorista na cidade, isto é, à figura do chofer ou da presença do *carro de praça*. Segundo Otávio e outros taxistas, o *ponto de táxi* sempre existiu como local de referência para o motorista, evitando que este rodasse a esmo pela cidade desperdiçando combustível. O *ponto* também era e é um espaço de sociabilidade (Simmel, 2006), assim como um “lugar de memória” (Nora, 1989), pois trata-se de um local onde há uma intensa convergência de experiências e imagens que entrelaçam trajetórias individuais e coletivas relacionadas ao habitar e ao labutar na cidade. Pude notar que os taxistas, enquanto deixam seu carro na fila à espera de passageiros, jogam dominó ou conversam. Por vezes os vi se reunirem em volta de um taxista mais experiente, seu Manoel, e de forma jocosa o instigarem a contar histórias. Questionavam e se mostravam céticos àquelas “mentiras”. Porém, todos queriam ouvi-las. É no ponto – e no cotidiano de trabalho – que são veiculadas as narrativas sobre a cidade e que são formadas opiniões sobre a dinâmica urbana de Belém.
- 16 Conforme a recente legislação sobre o transporte de táxi vigente em Belém, todos os *pontos* são abertos, isto é, qualquer motorista pode estacionar seu carro em um dado *ponto* e esperar um passageiro. Todavia, na prática não é isso o que ocorre, pois a criação de

associações e cooperativas tem como alguns de seus objetivos o afastamento de “estranhos” e a manutenção das relações com uma clientela específica. Foi nisso que o senhor Pedro Chaves pensou ao sentir a mudança das condições de trabalho para os motoristas que labutavam em seu *ponto* e, a partir daí em 1984 fundou a ATAPR.

- 17 Este senhor já falecido teve em mente os seguintes objetivos: organizar o já antigo ponto de táxi e oferecer um serviço de qualidade aos clientes ao Hilton Hotel, que seria erguido em frente ao ponto; evitar a presença de taxistas de procedência desconhecida no local e cadastrar todos aqueles que ali trabalhavam; cadastrar e trabalhar com clientes conhecidos, evitando o contato com *passageiros da rua*², os quais podem representar perigo ao patrimônio ou à vida do motorista.
- 18 Esse conjunto de medidas constitui um aparato que visa preservar o motorista contra a violência urbana. No entanto, a criação de associações e cooperativas também representa uma alternativa para o trabalho dentro de um mercado visivelmente hipertrofiado, como é o caso da cidade de Belém. Os próprios taxistas ressaltam: “Antigamente, era uma fila de pessoas pra pegar um táxi. Hoje em dia é uma fila de táxi esperando um passageiro”. (Seu Itamar, taxista da ATAPR).
- 19 Segundo os números do SINTEPA – Sindicato de Taxistas do Estado do Pará – disponibilizados por Neto, um taxista membro do corpo administrativo da instituição, há em Belém atualmente 5.427 permissões de taxista. Tal número não é confiável, visto a grande quantidade de profissionais que não a possuem. O número ideal de táxis na cidade de Belém deveria ser de 3.500. A oferta do serviço é então maior que sua procura. Do total de taxistas cadastrados, 80% (aproximadamente) são vinculados a cooperativas e associações. Dos aproximadamente 300 pontos existentes na cidade, apenas 140 correspondem a associações e cooperativas. A frota de táxis corresponde a 5% da frota total de carro em uma cidade que possui 1.408.847 habitantes³.
- 20 Estes são, portanto, o contexto e as condições de trabalho dos taxistas em Belém do Pará. É a partir deste quadro que também emergem as narrativas com as quais trabalho neste texto.
- 21 **Narrativas sobre a Belém do passado**
- 22 As narrativas sobre o passado da cidade de Belém já constituem a própria expressão do ponto de vista desses motoristas sobre a experiência temporal de Belém. Elas revelam as aspirações, os desejos, os devaneios sobre a cidade. Aqui não é somente o taxista que fala, mas o antigo morador da cidade. Seu Laranjeiras (82 anos), taxista aposentado, em entrevista na sua residência, dá pistas disso⁴:

Seu Laranjeiras - As, as ruas, ah, não tinha rua... A, as ruas que eram asfaltada era, as únicas ruas asfaltada em Belém até mil novecentos e... até mil novecentos e sessenta e quatro, sessenta e cinco, era a *Brás de Aguiar* e a *Rodovia Sinap*, que ia do **Telégrafo** pra o aeroporto. Elas eram as únicas ruas asfaltadas em Belém. O resto de Belém, as ruas que eram calçadas, era com paralelepípedo. Você não conheceu o paralelepípedo?

Pedro - Em alguns lugares ainda tem... na **Cidade Velha**...

Seu Laranjeiras - É, é, pois é; era aquilo. E *Almirante Barroso*, que nos anos 50 ela foi encimentada; uma pista era encimentada de **São Brás** até na *Bandeira Branca*, ou seja, na *Dr. Freitas* adonde tem aquele viaduto. Até ali era encimentado. O resto era rua toda sem asfalto, cheia de buracos; não é como tá hoje. Hoje tá muito bonita Belém; ficou mais asfaltada, tudo asfaltado. Dantes num tinha isso. As ruas que davam mais condições pra você andar era *Generalíssimo*, *Avenida Nazaré*, né, a *São Jerônimo* [...] As outras ruas, a *Boaventura* era rua muito acidentada... A *Boaventura*,

a... *Diogo Moia* eram ruas que terminava aqui na, na, na *Alcindo Cacela*, terminava lá, porque pra frente era tudo era igapó⁵.

[...]

É, tirando disso, tinha a boate, tinha a *Mosa*. A *Mosa* era aqui, na, na *Alcindo Cacela*. Tinha o *Chapéu Chinês* e a *Mosa* era aqui na *Vileta*, uma casa grande que tinha lá; ainda tem essa casa bem na esquina da *Vileta* com a *Almirante Barroso*. Era uma casa bonita, um bangalô bonito; era uma boate. Só funcionava de 10 horas da noite pra frente e ia até de madrugada... Também não ia qualquer um lá; só ia pessoas de direito, né, pessoas, advogado, engenheiro, médico, pessoas que num eram formado, mas que tinham poder aquisitivo bom, né, é que iam lá. Não ia qualquer um não (risos). Era considerado longe, né?... [...] Era longe; só ia de táxi. Aí, o táxi ia levar.

- 23 A fala de seu Laranjeiras aponta, pelo menos até o ano de 1964, a existência de apenas duas ruas asfaltadas em Belém: a avenida Brás de Aguiar e a Rodovia Sinap (correspondente ao trecho da rodovia Arthur Bernardes, que liga o bairro do Telégrafo ao Aeroporto Internacional de Val-de-Cãs). Partindo desta assertiva, sua memória percorreu diversas ruas tendo sempre como referência o material do qual eram constituídas – o paralelepípedo –, as reminiscências de outra concepção de urbanidade e modernidade – os trilhos dos bondes – e a possibilidade de percorrê-las de automóvel, uma vez que determinadas vias eram constituídas de “mato” e terrenos alagadiços.
- 24 Portanto, o “mapa mental” (Gell, 1985) acionado por seu Laranjeiras se constrói em íntima relação com a sua profissão, pois ele examina as ruas da Belém de outrora conforme a sua trafegabilidade por automóvel. Seu Laranjeiras também levou em conta a existência de locais como bares e boates – alguns só acessíveis de táxi – que representavam, durante a noite, fonte de sustento para o taxista. Ou seja: o ponto de vista específico de um motorista, neste caso, se manifesta na confluência das lembranças de seu deslocamento na urbe.
- 25 De um modo geral, os taxistas entrevistados sentem-se contemplados com certas modificações no espaço urbano. Levando em consideração a experiência de seu Laranjeiras, lidamos com senhores que vivenciaram uma cidade “pequena”, cujas vias públicas não ofereciam tanta trafegabilidade como ocorre atualmente. Portanto, era comum ouvir no diálogo com eles, que “Belém cresceu muito!”, ou que “a cidade tá muito bonita!” e, mesmo, que as condições de trabalho para os taxistas estão melhores. De fato, a abertura de novas ruas aumenta a abrangência do oferecimento de seus serviços. Entretanto, a liberdade de locomoção dos motoristas de táxi na Belém dos dias de hoje é cerceada por fatores como a crescente violência urbana e a grande concorrência dentro de sua própria classe. Paradoxalmente, o *ponto de táxi* também acaba por restringir a atuação dos taxistas a uma área específica. Nas palavras de Eduardo Rocha, evita-se o encontro com estranhos, sejam eles passageiros ou motoristas de táxi desconhecidos, pois nas ruas “o outro representa o estranho, o perigo” (2004, p.65).
- 26 **Narrativas sobre causos e visagens**
- 27 Em tempos passados o encontro com o “estranho” poderia ocorrer de outras formas. Nas noites, por entre as ruas esvaziadas e mal iluminadas de uma Belém de urbanização incipiente havia, para alguns antigos taxistas, a possibilidade de encontros sobrenaturais com as visagens, isto é, assombros ou fantasmas. Histórias como a que seu Ceará, taxista já falecido, contou a Otávio também ajudam a compreender as mudanças e a dinâmica do espaço urbano através do olhar dos taxistas.

- 28 Ele tava caminhando pela, pela, naquela época a *antiga Independência*, que é *Nazaré* hoje em dia... a *Magalhães Barata*, que da 14 pra lá é a *Magalhães Barata*. Então ele tava andando, caminhando, isso aí em 1940, 1945 mais ou menos. Naquela época, 10 horas da noite não tinha mais viva alma na rua. Então ele tava caminhando pra chegar ao mercado de São Brás, que era o único movimento que tinha lá era o *mercado de São Brás*, que tinha o *curvão* de São Brás. O *curvão* era onde o *trem* fazia a curva, por isso que era o *curvão*. Então lá nesse *curvão* existia movimento à noite. Aí ele foi pra lá conhecer alguma, nem sei, beber, tomar cerveja... E ele vê uma mulher bonita naquela casa que é de *esquina da Magalhães Barata com a José Bonifácio*. Era uma *padaria*, hoje eu não sei o que é agora... mas ela é bem de esquina. Essa casa tinha umas quatro portas e a casa é antiga, a parede é grossa. Então, ela tava encostada na porta, né. E a parede por ser grossa batia aqui. Ela tava escondida na porta naquela época. [...] Então ela tava lá: branca, bonita... E o Ceará até morreu, finado Ceará, que Deus tenha a alma dele em bom lugar. Então ele (Ceará) dizia:

“Sabe, eu ia passeando, tava afim duma menina. Ia lá pro *mercado de São Brás* pra ver se eu conseguia uma menina, tomava uma cerveja com ela... Quando eu vi, aquela moça bonita, pai! Cabelos longos, de branco, toda branca. Aí eu olhei e mexi com ela:

‘- Oi meu amor, como é que você tá, tudo bem?’

Ela sorriu pra mim e disse ‘Tudo bem.’

Começamos a conversar, isso e aquilo outro, aí ela disse:

‘- Eu tenho que ir me embora...’

Aí eu querendo, louco, mulher bonita, eu querendo fazer companhia pra ela, namorar com ela, eu disse:

‘- Poxa, você se importa de eu ir deixar você na sua casa? Tá escuro’...”

Naquela época a José Bonifácio não era muito clara, não ela iluminada...

“Aí, Otávio, eu fui andando com ela. Da *Independência* fui caminhando direto...

‘- Onde você mora?’

‘- Mais adiante.’

Aí fui andando, Otávio, passei a *Gentil*, passei a *Conselheiro*, passei a *Mundurucus* e perguntei:

‘- Onde é que você mora? Que tá se aproximando o *cemitério*...’

E ela disse: ‘Olha, passando... mais adiante.’

Eu não querendo... ma, me... me amedrontar com ela, mostrar que eu tava com medo. Tá, eu passei pela frente do *cemitério*. Com ela, conversando, mas eu nunca chegava muito próximo, que ela não deixava. E por ser escuro eu não via o rosto total, via parcial... mulher bonita! Mas eu ficava assim de lado, que naquela época não podia encostar. Ficava andando, como duas pessoas. Aí, quando ela chegou no final do *cemitério*, ela disse assim mermo:

‘- Puxa, você me espere aqui, que eu vou aqui só no mato...’ – Ou não:

‘- Não, vou aqui, vou entrar aqui só um instantinho...’

Aí, Otávio, eu pensei que ela fosse urinar, que eu só via mata, não tinha mais nada! Eu disse: ‘Com certeza ela vai urinar ou alguma coisa’ e eu fiquei esperando na frente ela entrar no mato pra urinar. E haja eu esperar e o *cemitério* bem do lado e eu com medo e esperando ela, pensando que ela vinha, tá entendendo? Aí ela demorou, demorou, demorou e eu digo: ‘Não; aconteceu alguma coisa’. Eu fui ver lá.”

Aí diz que quando ele chegou lá, que ele viu num espaço ermo um fedor horrível! Um fedor horrível. Aí ele, pô, tampou e aquele fedor entranhou. Na mesma hora começou a dar febre nele. E ele veio pra casa e viu que, viu que a menina não vinha, né, aí ele foi embora, começou a dar febre, frio. Ele com medo, calafrio, febre... tá entendendo? Aí ele foi embora. Aí quando ele começou a falar o relato, aí falaram pra ele que uma menina que tinha morrido lá que tava fazendo visagem. E a febre dele caracterizava que ele tinha visto uma visagem. E isso era o relato que ele me

disse, uma das histórias que ele me disse. Tem muito taxista velha-guarda⁶ que conta essas histórias, muitas eu me esqueci...

- 29 Na maioria das histórias e *causos* sobre visagens que ouvimos, nos deparamos com a questão do homem diante de uma situação de fronteira. Nos relatos sobre aparições de visagens nas autoestradas – que não figuram neste texto cujo recorte é apenas a cidade de Belém – a questão da fronteira aparece com bastante nitidez, haja vista que na perspectiva do viajante a estrada é um “não-lugar” (Augé, 1994), isto é, local de anonimato e solidão no qual o motorista se encontra enquanto não alcança seu destino. Assim, a estrada aparece como espaço de fronteira entre o mundo conhecido e o desconhecido.
- 30 No caso da narrativa de Ceará, que se passa no mundo urbano de Belém, a fronteira é simbolizada, primeiramente, pelo “curvão de São Brás”, lugar descrito por autores da literatura regional como Dalcídio Jurandir da seguinte forma: “Ficava atrás do Mercado de São Brás. Baixa onde havia casas muito pobres” (2004, p.540). Em segundo lugar, a fronteira é simbolizada pela presença do “curvão” junto ao antigo terminal de trem – hoje rodoviária –, local de grande fluxo de pessoas para onde Ceará havia se dirigido a fim de se divertir. Por último, a fronteira se configura pela proximidade ao Cemitério da Soledade localizado no Bairro do Guamá, parte da periferia de Belém.
- 31 Autores como Alain Corbin (1989) e Mircea Eliade (2000) trataram o tema das fronteiras; o primeiro em análise de representações sobre o mar e a praia no ocidente e o segundo ao escrever sobre cidades construídas com base em arquétipos celestiais. Nos dois casos, os lugares-limite representados pela costa marítima e pelo que está além dos domínios da cidade – isto é, do espaço domesticado pelo homem – remetem à perplexidade do homem frente a territórios não desbravados. O mundo conhecido pelo homem é resultado da criação divina e, mesmo, reflexo de um mundo celestial imaginado. Além da fronteira encontram-se as ruínas, os seres grotescos, a monstruosidade e, por fim, os mortos. Da mesma forma, à medida que Ceará se afastava da “civilização”, mais adentrava um mundo fantástico onde o encontro entre vivos e mortos era então possível.
- 32 Grande parte das narrativas sobre visagens e assombrações situa o aparecimento das mesmas em áreas periféricas, pois segundo Otávio e outros taxistas entrevistados, a existência de visagens pertence a uma lógica “de interior”, isto é, ao modo de vida rural. Por essa razão, tais histórias insólitas são sempre situadas em tempos passados e em áreas menos urbanizadas, ou seja, são associadas a um passado bucólico idealizado que contrasta firmemente com o presente. Por fim, as narrativas sobre assombros também evocam a questão dos “mapas mentais” (Gell, 1985), na medida em que os fantasmas e locais assombrados constituem marcos ou referências que auxiliam na orientação espacial pela cidade. Da mesma maneira, a partir da fala destes senhores emergem representações dos taxistas a respeito do “perto” e do “longe” em diferentes contextos temporais de Belém, o que denota diferentes modos de vida e perspectivas distintas de deslocamento pelo espaço citadino.
- 33 **Considerações Finais**
- 34 Ao serem instigados sobre os assuntos das narrativas dispostas neste texto, os taxistas entrevistados demonstraram uma grande variedade de reações às quais vão desde o fascínio, curiosidade e naturalidade, até o total desinteresse. Em várias ocasiões, assuntos como o das “visagens” suscitou outras narrativas, as quais possuem relação mais estreita com o cotidiano vivenciado atualmente pelos taxistas. No caso, foram registradas

narrativas sobre episódios de violência contra o profissional e sobre estratégias utilizadas para movimentar-se pelo espaço urbano de forma mais segura.

- 35 Isso nos permitiu intuir que o olhar sobre um segmento social, como o dos taxistas, possibilita enxergar certos reflexos relativos às formas sociais presentes nas sociedades urbano-contemporâneas, onde a mobilidade, a descontinuidade e o caráter tênue e flexível das fronteiras culturais (Velho, 2003), tornam os sujeitos capazes do exercício de uma miríade de papéis sociais veiculando visões de mundo bastante diversas, por vezes, aparentemente contraditórios, ou complementares.
- 36 De todo modo, as narrativas apontam para um modo de se deslocar na cidade, quando distâncias são percorridas, seja a pé (seu Ceará/Otávio), seja de automóvel (seu Laranjeiras). Junto à memória, que transita entre o passado e o presente à procura de referências, lugares e pessoas, a cidade dos taxistas encontra-se em constante movimento e devir no espaço-tempo belenense, pois ela gira em torno da cabine do carro, percorre meandros do tempo e encontra ressonâncias no ofício do etnógrafo que (re)vive a cidade no diálogo com os narradores.

BIBLIOGRAFIA

- AUGÉ, Marc. *Não-Lugares – Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade*. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Papirus. Campinas, SP. 1994.
- BENJAMIN, Walter. “O Narrador. Considerações sobre a obra de Nikolai Leskov”. In: BENJAMIN, W. *Magia e Técnica, Arte e Política. Ensaio sobre Literatura e História da Cultura*. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- CLIFFORD, James. “Culturas Viajantes”. In: *O Espaço da Diferença*. Antonio A. Arantes (org). Campinas, SP: Papirus, 2000.
- CORBIN, Alain. *O Território do Vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- ECKERT, Cornélia; *A cultura do medo e as tensões do viver a cidade: narrativa e trajetória de velhos moradores de Porto Alegre*. Porto Alegre: Banco de Imagens e Efeitos Visuais, PPGAS/UFRGS, 2000. 36 f. – (Iluminuras; n. 18)
- ELIADE, Mircea. *O mito do eterno retorno*. Lisboa: Edições 70, 2000.
- GELL, Alfred. “How to read a map: remarks on the practical logic of navigation”. *Man*, New Series, Vol. 20, No. 2. (Jun., 1985), pp. 271-286.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.
- JURANDIR, Dalcídio. *Belém do Grão-Pará*. Belém: Edufpa; Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa, 2004.
- NORA, Pierre. Between Memory and History: les lieux de mémoire. *Representations*, No. 26, Special Issue: Memory and Counter-Memory. (Spring, 1989), pp. 7-24.
- PEIRANO, Mariza. “Etnocentrismo às Avessas: O Conceito de ‘Sociedade Complexa’”. In: *Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, 1983.
- ROCHA, Eduardo C. *Estranhos Encontros: aproximação etnográfica do táxi, sistema de transporte individual de passageiros*. 2004. 80 F. Monografia (Bacharelado em Antropologia). Brasília: Universidade Nacional de Brasília – Departamento de Antropologia.
- SIMMEL, Georg. *Questões Fundamentais da Sociologia: indivíduo e sociedade*. Rio de Janeiro: Jorge

Zahar, 2006.

VELHO, G. *Projeto e Metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.

VICENTINI, Yara. *Cidade e História na Amazônia*. Curitiba: Editora UFPR, 2004.

NOTAS

1. Unidade usual de transporte no táxi.
2. Termo utilizado pelos taxistas para designar o passageiro desconhecido encontrado ao acaso, cuja corrida não é solicitada através do telefone do Ponto.
3. Dados encontrados no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE
4. Em negrito encontram-se os nomes de bairros de Belém. Em itálico, os nomes das ruas e locais mencionados na narrativa.
5. Espécie de terreno alagadiço.
6. “Velha-guarda”: termo utilizado para fazer referência a taxistas bastante experientes que já têm certa idade.