
A fêria ou a vida: violência ocupacional, tensões raciais e insegurança no transporte coletivo de Salvador, Brasil

Eduardo Paes Machado** e Charles Levenstein***

Introdução

O objetivo deste artigo é discutir a violência no transporte coletivo, descrevendo o contexto, as modalidades e os efeitos de agressões que nele se produzem sobre trabalhadores e usuários.

Empregamos o conceito de violência ocupacional para focalizar a realidade dos que trabalham (e permanecem mais tempo) nos veículos coletivos, levando em conta o contexto socioinstitucional que favorece agressões contra eles (Niosh, 1996; Neuman & Baron, 1998).

Diferente da noção de agressão não-intencional no trabalho, associada, por exemplo, com a exposição de trabalhadores a emissões poluentes, a violência intencional no trabalho decorre do crescimento da economia de serviços no capitalismo atual (Tavares dos Santos, 1999), indicando os efeitos contraditórios dessa expansão sobre as atividades dos trabalhadores (Niosh, 1996; Neuman & Baron, 1998).

* Agradecemos ao apoio recebido do Programa A Cor da Bahia/Fundação Ford e da assistente social Mônica Ribeiro Moreira, que participou do trabalho de campo. Esses agradecimentos são extensivos aos que gentilmente fizeram valiosos comentários a versões anteriores deste texto: os membros do Grupo de Trabajo Violência y Sociedad de Clacso, que se reuniram em Caracas entre 17 e 21 de janeiro de 2000; Sylvia Tesh, da Universidade de Yale; C. Eduardo Siqueira, da Universidade de Massachusetts Lowell; Carlos Linhares, da Unifacs-Bahia; Naomar de Almeida Filho, Ceci Vilar Noronha, Maurício Barreto e Vilma Santana, do Instituto de Saúde Coletiva-UFBA.

** Professor do Departamento de Sociologia/Instituto de Saúde Coletiva da UFBA e professor visitante da Universidade de Massachusetts Lowell.

***Professor do Work Environment Department da Universidade de Massachusetts Lowell.

A questão aqui colocada remete para a organização dos locais de trabalho, desde a Revolução Industrial, com o desenvolvimento de formas de confinamento da força de trabalho, até os dias atuais, quando o desenho externo das fábricas (e escritórios) sofreu inovações e os produtores da moderna economia de serviços passaram a interagir diretamente com o público.

Conquanto o confinamento socioespacial tenha se desenvolvido como um dos principais instrumentos disciplinares da força de trabalho, não se pode ignorar, e é para isso que o debate chama a atenção, seus efeitos positivos. Tendo em vista os conflitos da produção de mercadorias, entre interesses privados e públicos, o confinamento, que limita a sociabilidade e aumenta a sensação de isolamento, opera igualmente como uma barreira protetora contra atos hostis e agressões de terceiros.

Efetivamente, o contato com o público através da prestação de serviços (e venda de bens) diminui a monotonia dos locais de trabalho fechados ao custo de um maior esforço psicológico para concatenar esforços técnicos repetitivos com a obrigação de atender usuários variados e, muitas vezes, imprevisíveis.

Nessa linha, discutindo a sobrecarga de tensões dos operadores do transporte coletivo de San Francisco, Belkic e Schnall (1998) mostram que o estressor mais importante é a violência, demandando um grande esforço psicológico para ser prevenida ou minimizada.

Por sua vez, Sykes (1995) levanta a questão dos determinantes materiais, psicológicos e normativos das agressões contra motoristas do transporte escolar gratuito norte-americano, descrevendo os riscos dessa atividade e enfatizando a necessidade de novas medidas de proteção.

Essas agressões, em especial as que são motivadas por assaltos, seriam mais frequentes contra trabalhadores que mexem com dinheiro sob a forma de cobranças de pagamento e arrecadação de tarifas (Niosh, 1996; Neuman & Baron, 1998).

Na literatura brasileira, Siqueira, Miranda e Fróes (1995) discutiram as características da gestão do transporte coletivo que geram, minimizam ou multiplicam conflitos entre operadores e usuários. Os autores vêem os rodoviários como uma categoria que faz um trabalho penoso e altamente regulamentado, mas desfruta de uma autonomia construída, em parte, na contramão do direitos dos usuários (210). Nesse sentido, os autores subestimaram o contrapoder dos usuários, comuns ou “especiais” (assaltantes), para desacatar normas, levar vantagens e agredir rodoviários.

Abordando os efeitos dos assaltos sobre o psiquismo dos trabalhadores, França, Santos e Rubino (1998) estudaram 144 cobradores de uma empresa de transporte de Salvador, terceira cidade do País nessas ocorrências (Tabela 1). Identificando que quase todos já haviam sido assaltados no trabalho, o estudo encontrou altas prevalências de estresse ocupacional. Assim, enquanto 37,2% se sentiam nervosos, tensos ou preocupados, 30,3% se assustavam com facilidade.

Por conta da metodologia empregada, o estudo chegou à conclusão equivocada de que esses eventos não se diferenciam de outros estressores como atenção com o troco, conflitos com usuários, falta de autonomia sobre o trabalho, pausas insuficientes e outros.

Tabela 1
Assaltos de ônibus em capitais brasileiras, 1998

Cidades	Ocorrências	% mil hab.
São Paulo	12.905	1,3
Rio de Janeiro	6.774	1,2
Salvador	3.407*	1,5
Recife	2.754	2,0
Vitória	1.170	4,3
Belo Horizonte	712	0,3

Fonte: Revista *Transporte* da CNT (1999).

* Como essa cifra é apenas da delegacia especializada, preferimos trabalhar com o número de 4.745 ocorrências dessa e de outras delegacias de Salvador.

Pautando-nos na hipótese de que a violência, através de assaltos, produz rupturas na realidade subjetiva dos operadores e, ao mesmo tempo, perturba as condições de deslocamento do público urbano, o presente estudo optou pela linha etnográfica já desenvolvida em outro estudo sobre rodoviários (Belkic & Schnall, 1998).

Para isso foram realizadas 195 entrevistas semi-estruturadas –compreendendo 130 rodoviários, 50 passageiros, 9 representantes de empresas, 2 diretores do sindicato patronal, 2 diretores do sindicato dos trabalhadores e, por fim, 2 policiais responsáveis pela operação de combate aos assaltos. Os rodoviários, incluindo motoristas, cobradores e controladores de tráfego, foram escolhidos em paradas de linhas de ônibus com diferentes graus de incidência de crimes. Essas linhas estão distribuídas ao longo das três áreas da região metropolitana de Salvador, uma cidade localizada na entrada de uma grande baía, a Baía de Todos os Santos. As áreas são: Baía (a área dos velhos e novos bairros pobres que circunda a Baía de Todos os Santos); a Orla (a área dos novos e ricos bairros da costa oceânica) e o Miolo (uma grande área, entre as duas costas, pouco habitada e ocupada por novos bairros pobres).

Para complementar essas informações, foram pesquisadas fontes documentais e relatórios dos sindicatos patronal e trabalhista, boletins de informação das duas categorias e relatórios policiais de 114 pessoas.

Além da introdução e conclusões, o texto contém oito seções que tratam do transporte coletivo, trabalho e relações com o público, perfil dos assaltantes,

formas de violência e efeitos dos assaltos em termos de mortes, distúrbios pós-traumáticos, relações raciais, conflitos trabalhistas e medidas policiais.

Panorama do transporte coletivo

Para uma população de quase 2.400.000 habitantes e uma área de 710 quilômetros quadrados, Salvador possui uma frota de 2.400 ônibus que, distribuídos em 424 linhas, transportam 36 milhões de passageiros por mês ou mais de um milhão por dia (Seteps, 19 98/99).

Aqui, como em outras capitais brasileiras, o uso do ônibus e de outros veículos autômatos, se generalizo devidas precauções –de engenharia, fiscalização e educação de trânsito– para controlar seus riscos. Além de numerosos acidentes diários, o transporte coletivo apresenta inúmeras deficiências –obsolescência parcial e má distribuição dos veículos, precariedade dos terminais, falta de abrigos para passageiros etc.– que comprometem sua legitimidade junto ao público.

Nessas circunstâncias, o uso desse transporte reforça a separação material e simbólica entre famílias que possuem automóveis (23%) e famílias que, não possuindo esse tipo de veículo (77%) (Vasconcelos, 1999), são as mais prejudicadas pelas condições de operação dos veículos coletivos.

Se nos anos 1990 não se vêem mais movimentos coletivos de depredação dos veículos de transporte (Moisés & Martinez-Alier, 1978), nem por isso os aumentos de tarifas são recebidos passivamente. O peso delas no orçamento dos trabalhadores torna-os sensíveis às elevações de preço que venham aumentar seus custos e obrigá-los a substituir as viagens de ônibus por caminhadas a pé, como já faz 29% da população urbana (Vasconcelos, 1999). Daí é que se originam muitos atos de resistência quotidiana (Scott, 1990) contra o pagamento das tarifas, nos quais passageiros entram em conflito com os operadores dos veículos.

As dezoito empresas de ônibus (controladas por 13 proprietários) dispõem de 10.151 rodoviários, subdivididos em 4.755 motoristas, 4.879 cobradores (dos quais aproximadamente 1.000 são mulheres) e 610 despachantes (ou controladores de tráfego), os quais, somados com o pessoal de manutenção e administração, totalizam 12.571 funcionários.

No topo desse sistema, a Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SMTU) se encarrega de controlar as condições de operação dos ônibus, especificando linhas, frota, quadros de horários, tarefas e normas de conduta do pessoal de operação. Tal poder de regulamentação da SMTU contrasta com sua timidez para melhorar o transporte (Siqueira, Miranda & Fróes, 1995) e segurança dos veículos.

Empresários e trabalhadores estão representados por sindicatos atuantes. No caso do sindicato dos rodoviários, fundado nos anos 1930, a renovação da sua

diretoria em 1990 foi acompanhada pela adoção de uma política combativa que aumentou o poder de barganha salarial, mas não equacionou os problemas de saúde e segurança ocupacional da categoria.

Trabalho de rodoviário(a)

Depois de ser nicho, durante muito tempo, de trabalhadores do sexo masculino, pouco escolarizados e não-brancos, a ocupação de rodoviário vem se modificando no sentido de admitir mulheres, indivíduos mais escolarizados e brancos que não encontram outros postos de trabalho (Castro & Sá Barreto, 1998).

Uma característica marcante do trabalho dos rodoviários é eles não atuarem em um ambiente fixo, fechado e protegido como os locais de trabalho situados em edificações. Efetivamente, eles só comparecem às garagens das empresas em dois momentos da jornada diária: na hora da chamada “soltura”, quando os ônibus são liberados para o trânsito, e no fim do turno, para a prestação de contas. Outra especificidade está relacionada ao contato estreito do rodoviário com um público volátil que, possuindo como característica comum o uso do transporte, tem acesso indistinto ao interior dos veículos coletivos.

A jornada de trabalho de 7h20, prolongada através de horas extras, com pausas de 15 minutos entre as viagens, gera desgaste, tensão e insegurança generalizada. Nesse sentido, motoristas e cobradores vivenciam esses problemas de forma diferente.

Gozando de maior prestígio do que os cobradores, os motoristas trabalham na direção dos veículos, enfrentando condições de tráfego desfavoráveis, fazendo movimentos repetitivos e atendendo demandas dos passageiros. Menos imobilizados nos seus assentos, os cobradores estão mais em contato com o público do que os motoristas. Entre os cobradores estão incluídas mil mulheres que, embora valorizadas pela delicadeza e honestidade, são tidas como mais vulneráveis às pressões dos usuários do que homens que ocupam a mesma função.

Apesar de essenciais, as pausas entre as viagens são julgadas insuficientes e comprometidas pelos atrasos nos percursos e pela falta de locais apropriados, fazendo com que os trabalhadores fiquem ao relento ou utilizem, contra o regulamento das empresas, as instalações de bares. Por maior que seja a precariedade, nesses locais é que se desenvolvem a sociabilidade, a troca de informações e os grupos de apoio mútuo.

A gestão do trabalho envolve uma complexa rede que, além das empresas, inclui órgão público gestor e centrais de reclamação dos usuários. Um poderoso auxiliar para isso são aparelhos que, a exemplo de tacógrafos, *drive-master* e validadores, fazem o registro minucioso dos percursos dos rodoviários.

Ademais, dois tipos de fiscais –o fiscal secreto e o controlador de tráfego (ou despachante)– se encarregam do gerenciamento do trabalho. Enquanto os fiscais secretos avaliam a conduta dos rodoviários nos percursos, os despachantes ficam localizados nos fins de linha, onde, através da autoridade e negociação, controlam o tempo de trabalho, trocas de turno, recolhimento dos carros e entrega do dinheiro para as empresas.

Pressionados por todos os lados, os rodoviários desenvolveram uma visão crítica do trabalho efetuado para empresas que, só visando o lucro, não demonstram preocupação com seu bem-estar. Tal ponto de vista ganha mais concretude na fala de um motorista, Fortunato, 48 anos, negro, quando desabafa sobre seu dia-a-dia:

A gente é um escravo, cem por cento... qualquer mínimo de erro a gente tá levando... é polícia que bate em motorista, agressão... se você for tratar como é de direito você leva... tem que ser maleável... inclusive na empresa, independente de sexo, é punido, fica fora de escala, tudo é proibido, não tem direito, a gente trabalha sob pressão.

São essas condições de trabalho que geram estresse (França, Santos & Rubino, 1998) e outras doenças citadas pelos trabalhadores. Tecendo comentários sobre esses males, Roberto, 36 anos, pardo, cobrador, declarou que:

A pessoa entra sã e sai doente do colesterol, sistema nervoso e falta de compreensão dos passageiros.

Gerando muitos atritos, as relações com os usuários constituem um dos pontos mais críticos da ocupação.

A danação das normas

As relações de cooperação e conflito no transporte coletivo se desenvolvem em um contexto onde os rodoviários ocupam uma posição intermediária entre seus patrões e os passageiros. Se, por um lado, eles são obrigados a obedecer normas, por outro estão expostos às reações de desagrado dos usuários sem dispor de instrumentos para se impor.

Conseqüentemente, eles adotam posturas negociadoras (“maleáveis”) para facilitar as coisas, que implicam descumprir ou aceitar que as normas sejam descumpridas pelos passageiros. Não é raro que, procedendo assim, os rodoviários se mostrem, especialmente no início da jornada de trabalho, receptivos com usuários igualmente cordiais.

Possuindo um caráter palpável para participantes e observadores, essas comunidades flutuantes não são suficientemente sólidas para controlar conflitos que, derivados das condições de operação, disposições dos rodoviários, atitudes

dos usuários, normas de utilização e cobrança de tarifas dos veículos, contribuem para que elas se tornem incivilizadas (Elias, 1997; Sennet, 1993).

Situações de conflito entre rodoviários e passageiros

Rodoviários	Usuários
<i>Não parar nos pontos de ônibus; Irregularidade de horário; Atitudes inconvenientes (parada fora do ponto, parada sem abertura da porta e não-cumprimento do itinerário); Imprudência no trânsito; Falta de troco; Grosserias.</i>	<i>Entrada pela porta errada ou pelas janelas; Permanência na parte traseira; Pagamento da passagem com dinheiro graúdo; Tentativas de sonegação (passagem de mais de uma pessoa pela roleta de controle, negativa de apresentação de passe etc.).</i>

Se as condições de trânsito e operação dos veículos são um incentivo para a incivilidade, não se pode desprezar a postura dos trabalhadores de transferir (“descontar”) sua insatisfação para o público. Expressando resistência contra as condições de trabalho, os atos de imprudência no trânsito e de tratamento dos passageiros são uma válvula de escape que, antipatizando a categoria junto ao público, alimenta hostilidade contra ela.

Quanto aos usuários, a insatisfação deles com descompassos entre oferta e demanda de veículos, esperas prolongadas em paradas sem abrigo e policiamento, superlotação dos veículos, engarrafamentos de trânsito e calor interno excessivo, leva-os a adotar condutas agressivas uns com os outros e com os rodoviários.

Essas reações acendem conflitos como os que se vêem nos itinerários dos bairros populares do Miolo e da Baía, onde o transporte coletivo é precário, ou nos dias do fim de semana, festas ou jogos de futebol. Nessas situações, usuários animados fazem música e brincadeiras, mas também provocam brigas e cometem atos de vandalismo, quebrando vidros e assentos, escrevendo grafites etc. No caso de uma empresa entrevistada, os prejuízos do vandalismo superavam o valor roubado nos assaltos.

Nessa arena de interações com estranhos displicentes ou hostis, a vulnerabilidade do trabalhador torna virtualmente impossível a manutenção dos regulamentos. Um exemplo disso é a resistência de passageiros (“traseiristas”) que entram no ônibus mas evitam passar pela roleta (*turnstile*) e pagar a passagem, uma prática que também bloqueia a entrada de outros passageiros. Isso é o que foi dito por Paulo, 29 anos, pardo, cobrador:

Eles [os passageiros] não conhecem as regras, pensam que é a gente que cria ou faz elas, não sabem que a gente segue ordens da empresa, a culpa de tudo é nossa.

De acordo com a postura subserviente esperada dos subalternos, há o entendimento de que os trabalhadores não devem reclamar do comportamento

dos passageiros, para não caírem no desagrado, sofrerem ameaças ou serem fisicamente agredidos por estes.

Esses conflitos se exacerbam nas situações em que os passageiros buscam sonegar o pagamento da passagem, passando pela roleta e desafiando o cobrador (calote). Essa cena é o inverso de outra, chamada de carona, na qual o cobrador permite a um amigo entrar no ônibus e passar pela roleta sem pagar, uma prática que desagradada e legitima a sonegação por outros. Essa cena conflitual, onde o passageiro recusa pagar a passagem, envolve o confronto de grupos de usuários, armados ou não, com o cobrador. Causando prejuízos financeiros e agressões físicas, como espancamentos e apedrejamentos dos que tentam resistir, essa forma de sonegação é tida como uma violência insuportável por acontecer sob as vistas de espectadores.

Semelhante ao calote, no que se refere ao prejuízo financeiro causado ao rodoviário, a extorsão (“pedágio”), paga a indivíduos suspeitos ou chamados de marginais, é menos humilhante. Diante da possibilidade sempre presente de extorsão, o cobrador já separa o dinheiro de uma tarifa (ou duas) para pagá-la. Embora também o limite da recusa seja a violência, às vezes precedida por rixas, nas quais o rodoviário é lembrado (“marcado”) para apanhar, o pedágio não é percebido como um ato violento. Acontecendo através de um acordo tácito, o pedágio exclui em princípio a humilhação pública que acontece no calote.

Sem deixar de atingir cobradores distraídos, as ações de ladrões denominados “lanceiros” (*pickpockets*) visam principalmente os passageiros. Essas ações podem acontecer de modo furtivo ou sem o conhecimento dos usuários, ou então envolver ameaças, claras ou insinuadas, de violência contra as vítimas ou possíveis testemunhas.

Conquanto caloteiros, cobradores de pedágio e lanceiros, que foram os primeiros a mostrar o caminho para ganhar dinheiro no transporte coletivo, continuem a fazer parte do cenário dos ônibus, eles vêm cedendo lugar a uma geração de bandidos que emprega (ou simula empregar) armas de fogo para roubar a arrecadação dos veículos e os pertences dos passageiros. Apesar de terem tornado o ônibus um local arriscado para trabalhadores e usuários, as ações desses assaltantes têm sido objeto de um registro relativamente impreciso, como mostramos em seguida.

As cifras dos assaltos

As cifras relativas aos 20.572 assaltos de ônibus verificados nos últimos dez anos apresentam sérios problemas para quem deseja discutir esse tipo de violência. O principal deles se refere à omissão de eventos que, caso registrados, dariam uma visão mais realista da magnitude e estrutura dos mesmos (Tabela 2).

Começando pelo ano base de 1990, o registro policial ignora as centenas de ocorrências que já se verificavam, antes dessa data, no transporte coletivo. Por sua vez, quando esquadrimos a rubrica policial “assaltos de ônibus” verificamos que esses incluem apenas os eventos acontecidos no interior dos veículos, deixando de lado ou incluindo em outras rubricas inúmeras ações criminosas contra trabalhadores do transporte nos momentos em que eles descem dos veículos.

Com respeito aos dados sobre valores roubados e fatalidades ocorridas, a incompletude também salta aos olhos. Refletindo a orientação dominante do sistema penal, de proteger o patrimônio dos poderosos, as cifras dos prejuízos não computam valores pessoais roubados aos trabalhadores e passageiros. Caso registradas, essas perdas triplicariam o volume dos prejuízos e poderiam, no limite, tornar as empresas devedoras legalmente daqueles.

Quanto às fatalidades causadas pelos assaltos, as omissões se referem tanto à polícia, que só passou a distinguir homicídios nos ônibus em 1995-96, como às empresas e ao próprio sindicato dos rodoviários. O sindicato, embora tenha uma atuação destacada na denúncia dos riscos dos assaltos, apresenta apenas números parciais e genéricos para o período 1990-96, quando a polícia ainda não tinha registros específicos desse tipo de delito. Depois disso o sindicato dos rodoviários deixou de ter seu próprio registro das mortes de membros da categoria.

Em meio a essas lacunas, as cifras disponíveis do sindicato dos rodoviários e da polícia assinalam a morte de 67 pessoas nessas ocorrências. Entre essas, o sindicato contabilizou 24 rodoviários mortos, de 1990 a 1996, enquanto a polícia registrou, de 1995 a 1999, 43 vítimas fatais, distribuídas entre trabalhadores e passageiros (18), policiais (5) e assaltantes (20).

Se, hipoteticamente, adicionarmos oito fatalidades para 1996-99 aos 24 rodoviários mortos entre 1990 e 1996, teremos um total de trinta e dois (32) óbitos de trabalhadores em uma década. Isso faz com que os rodoviários sejam o segundo grupo mais vitimado, depois dos assaltantes. Enquanto o número de trabalhadores mortos está distribuído ao longo do período, as vinte mortes de assaltantes correspondem a um período de apenas dez meses (janeiro a outubro de 1999). As implicações desse fato serão discutidas abaixo, quando tratarmos dos métodos policiais de combate aos assaltos.

Tabela 2
Número de ocorrências, valores roubados e fatalidades nos assaltos de ônibus, Salvador, 1990/1999

Anos	Ocorrências	Valores (R\$)	Média (R\$)	Fatalidades por Fontes				A+B+B
				A ³	B ⁴	B ⁵	B ⁶	
1990	539	*	*	*	*	*	*	*
1991	964	*	*	*	*	*	*	*
1992	1.285	*	*	*	*	*	*	*
1993	1.476	*	*	*	*	*	*	*
1994	1.530	*	*	*	*	*	*	*
1995	934	*	*	*	*	1	*	1
1996	2.210	155.274,01 ²	70,3	*	7	*	*	7
1997	4.219	345.623,47	81,9	*	2	*	*	2
1998	4.745	333.563,78	70,3	*	7	4	*	11
1999 ¹	2.670	224.023,24	83,9	*	2	*	20	20
Total	20.572	1.058.484,50	51,5	24	18	5	20	67

Fonte: Polícia Civil, Polícia Militar e Sindicatos das Empresas e dos Rodoviários.

* Sem informação.

1. De janeiro a novembro de 1999.

2. Só inclui os valores computados entre maio e dezembro de 1996.

3. Dados do Sindicato dos Rodoviários que incluem apenas os rodoviários mortos entre 1990 e 1996, sem especificação de ano.

4. Dados da Polícia Militar que agregam rodoviários e passageiros mortos.

5. Dados da Polícia Militar que incluem somente os policiais mortos.

6. Dados da Polícia Militar sobre assaltantes mortos.

Bandidos de ônibus

Os relatórios policiais examinados, referentes a 88 pessoas, apenas incluem uma mulher, que prestava serviços auxiliares a um grupo de homens. A média de idade era 21 anos, sendo que 80% dos indivíduos tinham, conforme o Gráfico 1, até 24 anos, e 11% eram menores de idade que roubavam sozinhos ou ajudavam, dentro de um arranjo recorrente, assaltantes mais velhos. Quanto à origem étnica, havia dois terços (71,6%) de pardos (categoria estatística oficial que agrega mestiços de negros e brancos) para um terço (28,4%) de negros. Comprovando a relação entre cor da pele e pobreza, os seus endereços estavam localizados nos bairros carentes da capital baiana (SSP-PM, 1999).

Para complementar essas informações, 26 inquéritos de assaltantes, entre janeiro e julho de 1999, mostram que, salvo três indivíduos oriundos do interior do Estado, os indiciados nasceram em Salvador. Ainda que dois deles possuíssem filhos, todos eram homens solteiros e, em princípio, mais disponíveis para delitos

contra a lei (Hobsbawm, 1972). Vinte e cinco dos ladrões afirmaram ser alfabetizados ou possuir grau de instrução igual ou inferior ao primário, evidenciando mais uma vez a condição de pobreza e falta de oportunidades de mobilidade social (SSP-PC, 1999).

Não se assumindo como profissionais do crime, até porque, com exceção de dois reincidentes, eles não possuíam antecedentes policiais, os assaltantes não declararam profissão (4 indivíduos) ou afirmaram possuir profissões não-qualificadas na construção civil (5), comércio informal (4), reparação de veículos (2) e outras. A citação de trabalhos precários e temporários, juntamente com declarações de desemprego, fortalece a interpretação de que, para eles, os assaltos são uma atividade que exercem entre outras, dependendo da ocasião, das oportunidades de ganho, da influência de colegas ou do grau de repressão policial.

Embora quase todos se declarassem usuários de maconha (marijuana) e um dissesse fazer uso de *crack*, substância que está conquistando os bolsões de miséria da cidade, o baixo preço da maconha, a droga mais consumida, não autoriza a conclusão, defendida por policiais e particulares, de que ela é o único móvel dos assaltos.

Para endossar essa interpretação, os inquéritos assinalam que, afora um rapaz de 18 anos que empregou todo o dinheiro de um assalto em drogas, os demais indiciados declararam usos mais prosaicos: compra de gêneros alimentícios para a família, sustento pessoal e, dentro de um espírito hedonista, pagamento de dívidas contraídas no carnaval e viagem com a namorada. Enfim, com mais essas informações acreditamos que a posição mais correta seja tomar a droga como um item de consumo importante, mas não exclusivo.

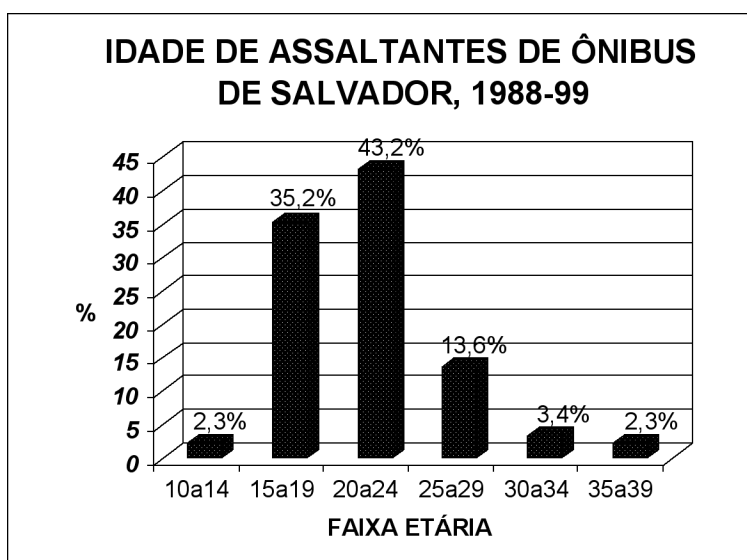
A insistência da polícia na figura do bandido solitário também não é confirmada pelas fichas e inquéritos, que, contendo referências sobre quadrilhas, chefes de bando e agenciadores do crime, mostram que os assaltantes agem através das suas próprias redes sociais. De acordo com isso, eles citaram cúmplices e falaram sobre a aquisição de armas de fogo, geralmente revólveres calibres 32 e 38, em pontos de venda localizados em feiras populares. Para os que não possuem (ou não desejam empregar) dinheiro para comprar armas, existe o recurso, por sinal muito utilizado, de alugar revólveres de fornecedores que, possuindo pequenos arsenais para essa finalidade, podem receber até R\$25,00 por cada transação.

Essas transações com armas e drogas, aliadas a negócios efetuados com mercadorias roubadas, venda de proteção e extorsões, apontam para a existência de redes criminosas que, ultrapassando a figura do bandido individual, devem ser consideradas um dos determinantes dos assaltos (Zaluar, 1994).

Ora, roubando em cada assalto uma quantia média de aproximadamente setenta reais –equivalente ao valor ganho por 10% da população empregada de Salvador, mas por eles considerada, segundo uma assaltante (Isabel, 23 anos,

parda), pequena-, os infratores agem nos trechos das linhas que apresentam pontos de fuga. Esses trechos estão localizados, na sua quase totalidade, nos bolsões de pobreza, favelas e invasões das já mencionadas áreas da Baía e do Miolo de Salvador.

Tal concentração das ocorrências decorre das facilidades proporcionadas por esses bolsões. Morando e controlando territórios nessas áreas, eles conhecem sua geografia tortuosa, contam com o silêncio medroso dos habitantes e a cumplicidade de conhecidos. Melhor do que ninguém, eles sabem que, afora plantões fixos em alguns módulos e incursões esporádicas, a polícia está ausente dessas áreas.



Os turnos preferidos são o noturno, com 45,1% das ocorrências na faixa das 18 às 22 horas, seguido pelo vespertino (27,8%) e matutino (14,3%) (Seteps, 1998/99). Tal variação está relacionada ao volume de dinheiro e a facilidades de fuga dos ônibus. Atentos aos horários de maior arrecadação, mas evitando, acima de tudo, ônibus lotados, os assaltantes agem principalmente nas paradas próximas aos fins de linha e trechos em que os veículos estão mais vazios: além da dificuldade de controle, a presença de muitas pessoas juntas estimula disposições de defesa que podem ocasionar a morte ou prisão deles.

Os dias mais visados são domingo (18,5%), sábado (16,2%) e sexta-feira (14,3%), que somam metade das ocorrências. Além da menor lotação e policiamento urbano, o que conta aqui é a necessidade (“abafamento”) de

dinheiro para o fim de semana. Por essa razão, sexta-feira é chamado de dia de Nossa Senhora da Providência, um dia em que aqueles que não conseguiram dinheiro antes têm que se apressar para obtê-lo.

Quanto ao calendário anual, os meses de abril (11,7%), junho (10,6%), julho (9,3%), maio (9,3%) e março (9,0%) apresentaram o maior número de assaltos (Seteps, 1998/99). Sem que se tenha uma explicação definitiva para isso, vale referir que esses meses possuem, precedem ou sucedem momentos festivos, como Carnaval, Semana Santa ou São João, com apelos de consumo e necessidade de gastos.

Expostos a esses riscos, os rodoviários tomam precauções, ditadas pela experiência ou orientação patronal, que nem sempre são eficazes. Além de procurar não resistir às investidas dos ladrões, eles evitam recolher passageiros suspeitos nas paradas e prestam atenção na porta de entrada para impedir o ingresso dos mesmos nos veículos; redobram o cuidado nos fins de linha sem policiamento; e sinalizam para colegas em trânsito e policiais de plantão a presença de assaltantes nos veículos por eles conduzidos.

Na falha dessas medidas, só resta aos trabalhadores aceitar as condições impostas pelos donos da situação.

Roteiros perigosos

Parecidos aos roteiros (*scripts*) comuns, pelas seqüências compreensíveis de eventos, os roubos de coletivos diferem deles por conter cenas imprevistas e desfechos desastrosos para os participantes (Linger, 1992). Esses roteiros são: assaltos nos fins de linha e assaltos aos ônibus em movimento, subdivididos em ações contra o cobrador e ações extensivas aos demais ocupantes dos veículos.

Os assaltos nos fins de linha, não computados nas cifras gerais das ocorrências, são feitos por grupos de rapazes que, controlando territórios nos bairros populares, estendem esse domínio aos ônibus que por ali circulam. Aproveitando-se das pausas, já descritas antes, eles assaltam vários ônibus ao mesmo tempo, roubam rodoviários, cobram tarifas dos passageiros etc. Tendo acabado em nove das onze linhas aqui estudadas, por conta do aumento do policiamento, esses fatos persistem em dois terminais do Miolo de Salvador, onde ocorrências violentas levaram rodoviários a pedir transferência para outras linhas de ônibus.

Nas ações visando o cobrador, nos veículos em movimento, um (ou mais de um) assaltante rende e toma os valores do primeiro. Nesse evento, sobretudo quando é protagonizado por um ladrão, este rouba o trabalhador sem ser visto. Em outros casos, o roubo do cobrador envolve dois assaltantes –um na parte dianteira e outro na parte traseira do veículo– e é presenciado por todos os presentes.

Para potencializar os recursos e contrabalançar o “rendimento decrescente” da cooperação, infratores em grupo, que se revezam para não serem reconhecidos, cometem ações mais ousadas. De acordo com isso, dois, três ou quatro ladrões se apossam do veículo, rendem, roubam o cobrador e saqueiam os passageiros. As perdas dos usuários atingem mais os trabalhadores pobres, que, não possuindo cheques e cartões de crédito, costumam carregar consigo todo dinheiro que recebem ou necessitam para suas despesas.

Embora essa conduta predatória faça pensar que os infratores não possuem compaixão, alguns relatos revelam que eles podem ser compreensivos com cobradores conhecidos e pessoas do seu próprio meio social. Do mesmo modo, por maior que seja a tensão, vários deles possuem senso de humor, como pode ser visto em um evento em que, depois de haver saqueado a todos, o assaltante disse: “Desculpem gente, mas isso é o Brasil” (Norberto, 36 anos, pardo, cobrador).

Contribuindo para impedir o pior, certas iniciativas de rodoviários e passageiros ajudam a controlar o nervosismo reinante e a evitar resistências arriscadas. Uma ilustração dessa mediação está no relato de Jandira sobre um assalto praticado por três rapazes:

Eles roubaram todos os passageiros e falavam: “Motorista, qualquer coisa você é o primeiro que morre”... Diziam para mim e para a passageira que também estava com um deles na frente: “Vagabunda, desgraça, tá vendo que é um assalto”. Essa passageira ainda me disse depois que só entregou o dinheiro por minha causa, que eu tinha ficado nervosa... Eu falei: “Perder a vida por causa de cem, oitenta reais?”. Ao mesmo tempo que eu fiquei nervosa, eu também pedia calma às pessoas, tive força na hora, falava com ela: “Moça, pelo amor de Deus entregue logo o dinheiro” [e] falava com o assaltante: “Você não precisa atirar em ninguém, todo mundo vai entregar tudo, rapaz” (...) as pessoas ficavam nervosas, tinha uns gringos que não entendiam nada, começaram a chorar.

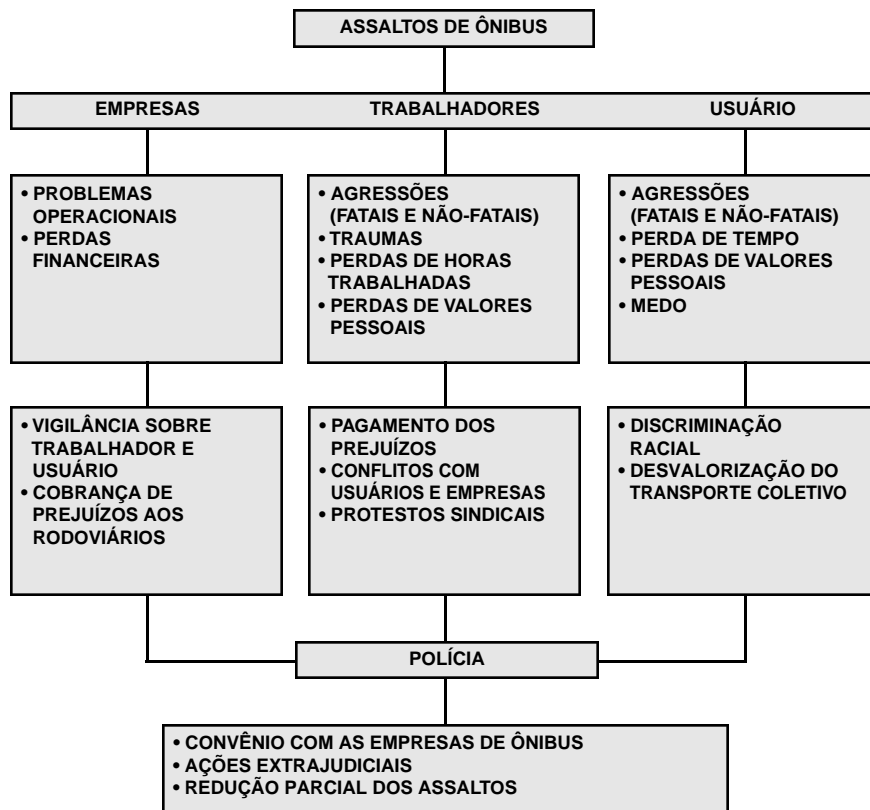
Em alguns casos, esse roteiro se desdobra em seqüestros de ônibus, nos quais o motorista é forçado a mudar o itinerário e levar o veículo para locais isolados. Como esse tipo de ação, acompanhado por mudanças dos trajetos, pode despertar a atenção de policiais e transeuntes, ele se verifica nas linhas que servem a áreas menos povoadas, onde são encontrados terrenos baldios para ocultar os veículos.

A imprensa e os inquéritos, no entanto, chamam a atenção para seqüestros feitos por ladrões de estabelecimentos comerciais em fuga. Num evento dessa ordem, um assaltante de uma casa lotérica usou um ônibus que estava sendo assaltando e perseguido pela polícia e, sem saber direito o que estava acontecendo, mandou os passageiros se deitarem, e depois, ao ver o veículo cercado, gritou para a polícia: “[Não atirem] Eu não sou assaltante de ônibus, sou assaltante de banco” (SSP-PC, 1999).

As mortes violentas e os fatores que as influenciam são examinados no que se segue.

A fêria ou a vida

Reproduzindo padrões de conduta universais, os infratores trabalham para criar a ilusão da morte (ou dano) iminente da vítima, através de uma performance agressiva que visa obter o consentimento daquela (Wright e Decker, 1997). Contudo, entre a intenção e o resultado há dificuldades que, comprometendo a qualidade da representação, precipitam finais desastrosos para todos: tipo de arma, reações das vítimas, nervosismo dos ladrões e contra-ataques de ocupantes, armados ou não, do veículo.



Vistas como um fator determinante da letalidade das agressões ocupacionais (Niosh, 1996), as armas de fogo nem sempre estão presentes nos assaltos de ônibus. Ao lado de indivíduos que empregam essas armas para submeter as

vítimas –através de uma ordem de rendição (“voz de assalto”) que é o orgulho do bandido (Paes Machado e Tapparelli, 1996)–, um quarto dos infratores não porta armas de fogo (SSP-PC, 1999).

Na ausência desse tipo de arma, uma parte dos infratores empregam (por amadorismo, falta de dinheiro ou por não quererem maiores complicações legais) armas brancas, fazem menção de trazer armas escondidas ou carregam revólveres de brinquedo. Pougando as vítimas, mas abusando da representação, ladrões desarmados se arriscam a ser apreendidos, espancados ou mortos pelos ocupantes dos veículos, irados inclusive por terem sido enganados, ou pela própria polícia.

Para reduzir (mas sem eliminar de todo) o risco de serem dominados pelos ocupantes dos veículos, infratores precavidos não abrem mão de armas de fogo. O uso da força, em certos casos, pode ir além da pura rendição, como em cenas em que os assaltantes, visando a imobilização completa das vítimas, ordenam que estas tirem as roupas.

Essa dramaturgia, no entanto, tem a desvantagem de aumentar o medo pânico das pessoas, produzindo reações confusas, julgadas perigosas pelos assaltantes, e favorecendo agressões mais violentas contra trabalhadores e ocupantes dos veículos, como relatou Lúcia, 39 anos, parda, cobradora, ao falar sobre dois colegas mortos "por besteira":

Um deles [estava com] o dinheiro no bolso de trás da calça. Quando o assaltante pediu o dinheiro, ele foi pegar, aí o assaltante achou que ia pegar uma arma e atirou nele. O outro colega de trabalho já tinha sido assaltado e ainda estava pagando o prejuízo para a empresa. Então, quando o assaltante chegou para pedir o dinheiro, ele falou: “Você de novo!” O assaltante foi, pegou o dinheiro, desceu pela porta de trás e deu um tiro nele, na certa com medo de que ele o identificasse.

Essa dificuldade de continuar a representação, nem que seja através do improvisado, é de todos. Quanto mais os assaltantes são capazes de controlar o medo pânico, mais eles sabem distinguir, no comportamento das vítimas, reações confusas de verdadeiras ameaças.

Isso não é o que acontece com delinqüentes amadores, que, sob forte tensão ou efeito de substâncias psicoativas, têm mais facilidade para disparar o gatilho do que outros indivíduos. Este parece ter sido o caso de dois adolescentes, de 16 e 17 anos, que, estando fora de si ou nervosos, assassinaram duas rodoviárias, uma por estar sem dinheiro e a outra por tentar reagir, segundo Gildo, 32 anos, pardo, despachante.

Enquanto muita gente, em sã consciência, logra superar o choque da agressão, aceitar perdas e cooperar com os infratores, um menor número de indivíduos, na maior parte do sexo masculino, contra-ataca. Aproveitando-se da

fraqueza ou desatenção dos assaltantes, rodoviários e passageiros se atacam com aqueles para tentar dominá-los. Ao lado de tentativas bem-sucedidas, há fracassos que culminam na morte dos contra-atacantes.

Um agravante desse quadro de violência decorre da presença de passageiros armados, fazendo do interior dos veículos um campo de batalha de uma guerra que provoca baixas entre todos (STTR, 1996). Tal uso de armas deve ser visto em um contexto maior de disseminação das mesmas, seja como alternativa de autodefesa (Noronha, Paes Machado & Tapparelli, 1999), seja como instrumento de trabalho (o caso dos vigilantes).

Por estarem expostos, de modo permanente, a esses eventos extremos, os operadores desenvolveram distúrbios psicológicos caracterizados pela dificuldade de superação da cena traumática.

Sob o domínio do medo

Os sucessivos traumas experimentados pelos que trabalham nos veículos coletivos provocam ansiedade, crise de identidade e estados paranóicos. O núcleo principal desses sentimentos está referido ao medo de desaparecimento físico, tal como foi expressado por Amarildo:

[A pessoa] sente nervosismo, a pessoa pensa que não vai ver ninguém, eu pensava que nunca mais ia ver minha família, é um negócio estranho.

Em lugar de ser um discurso auto-referido, que contempla apenas o indivíduo isolado, o medo remete para a possibilidade de rompimento dos vínculos de pertencimento e identificação familiar. Assim, por mais que os riscos de assaltos no local de residência, ou entre a residência e o local de trabalho, comprometam a imagem de segurança do ambiente familiar, que permanece sendo uma referência que contrasta com a insegurança atribuída ao ambiente de trabalho. De resto, essa visão é partilhada pelas esposas que, temendo por seus maridos (e provedores), e vivendo sob tensão, reforçam a apreensão deles.

A isso se somam conflitos de identidade provocados pela invasão do local de trabalho e perda de posição do trabalhador. Os rodoviários recebem um duro golpe quando os assaltantes assumem, subordinam ou anulam suas atribuições. Se, do ponto de vista do motorista, esse evento é rebaixador –fazendo-o perder a posição de condutor para passar à de conduzido–, da perspectiva do cobrador ele representa uma desmoralização.

Situado em uma posição liminar, onde a impotência para resistir se confunde com consentimento, o cobrador está sujeito a equívocos que o levam a ser visto alternadamente como vítima e culpado, corajoso (macho) e covarde, depositário da confiança das empresas e oportunista contumaz.

Não é sem razão que, prisioneiros desses conflitos, os trabalhadores desenvolvam distúrbios pós-traumáticos (Kleinman, 1995). Assim, segundo Júlio, 31 anos, pardo, motorista:

No momento a gente apenas não reage, apenas faz o que ele pede. Após o assalto é que o choque vem, no momento você fica neutro, depois é que vem o nervosismo.

Nessa linha, Clarice, 42 anos, parda, cobradora, mostra a dificuldade de superação:

Levei um susto... nossa, senti um medo danado, fiquei tremendo que nem vara verde... no nosso trabalho a gente supera tudo, mas assalto a gente não supera.

Sobre os sintomas de “nervosismo” manifestados, o relato de um motorista chama a atenção para sensibilidade aguda a ruídos e inquietação, como efeitos dos eventos (Joseval, 58 anos, branco):

Você ficar com revólver no ouvido, o cara ali xingando a gente, isso deixa qualquer um neurótico. É um trauma para o resto da vida, hoje eu nem posso ouvir alguém falar mais alto...Eu era muito calmo, hoje não consigo mais ser.

Tal desamparo remete para a falta de apoio e assistência médico-psicológica das empresas ao trabalhador vitimado, assim como para a demora do pagamento do benefício da previdência social (José, 34 anos, pardo, despachante):

A ajuda que a família [do trabalhador] acha é dos rodoviários (...) a gente faz uma lista para arrecadar dinheiro... isso acontece quando o cara tá doente ou então tem casos que o cara levou uma coronhada e é afastado do trabalho por um período longo, depois de quinze dias, que é tempo de atestado da empresa. A gente ajuda até o benefício do INSS sair, porque demora, senão a empresa deixa é passar fome.

Ainda nessa linha, há rodoviários que expressam rejeição ao trabalho que fazem, como foi indicado por Edson, 47 anos, branco, despachante:

Se algum dia eu pudesse, eu tirava esse serviço do meu currículo, é um dos piores serviços que pode ter, é complicadíssimo... quando entrei pensei que ia agüentar seis meses... é agressão verbal por todos.

Além de sentir mais tensão e trabalhar assustado (França, Santos & Rubino, 1998), o rodoviário desenvolve estados paranóicos que, especialmente no turno da noite e linhas mais perigosas, o levam a ver assaltantes nas figuras de passageiros comuns. Essa síndrome pode ser vista na declaração de Abdias, 40 anos, negro, despachante:

Dá medo, trauma, a gente fica desconfiado quando entra no ônibus, achando que todo mundo vai ser assaltante... porque o assalto não tem hora certa, a gente não sabe.

O depoimento de outra rodoviária (Mariza, 29 anos, parda, cobradora) mostra como o medo pânico altera a percepção do trabalhador, levando-o a ver o próprio fluxo de usuários como um perigo:

Devido ao assalto, você fica achando que vai ser assaltante, é o pânico, sinceramente cada passageiro que entra você pensa que aquele pode ser o assaltante.

Tal percepção, no entanto, se refere mais a certos grupos de usuários do que a outros.

Tensões raciais

O medo de assaltos contribui para a reatualização de estereótipos raciais (Wright & Decker, 1997), que focalizam os usuários masculinos, pobres e negromestiços, como uma ameaça à segurança do transporte coletivo.

A reatualização de estereótipos negativos pode ser vista em medidas de precaução contra assaltantes que, recaindo sobre aqueles usuários, limitam seu acesso aos veículos coletivos, como foi dito por Benedito, 32 anos, negro, motorista:

Às vezes o rodoviário olha o cara no ponto [parada de ônibus] e só porque é escuro vai embora, “Ah! eu não vou parar” e tudo... chega lá na frente, entra um arrumadinho, é ali que está o assaltante.

Situações como essas são vistas em todos os ônibus, em especial nos veículos seletivos para a classe média branca (ou considerada branca), os quais, por serem diferenciados –por sua maior rapidez, conforto e privacidade– e terem uma atmosfera interna individualizada, favorecem atitudes contra usuários pobres e negros. Comentando essas atitudes, Tinoco, 37 anos, pardo, despachante, observou que:

Entrou um negro no ônibus, todo mundo olha, isso é notório, o que o usuário faz e pensa é isso, porque aqui os passageiros, a maioria é toda clarinha.

Um episódio relatado por esse despachante permite ver até onde vai o medo e a associação dos assaltos com a cor dos usuários:

A senhora desceu e veio direto a mim, falar que não ia mais naquela viagem, que tinha um rapaz escuro sentado no fundo do ônibus... estava de bermuda, boné e tênis... eu falei “Senhora suba”... ela achou que ele era suspeito e desceu... voltei a conversar com ela e falei que o rapaz era nosso passageiro habitual, eu convenci ela para retornar... ela já havia sido assaltada no próprio executivo... é o trauma que a pessoa vive.

Conquanto essa reação pareça justificada por experiências anteriores de encontros perigosos, não é preciso ir longe para ver que ela se alimenta de preconceitos contra a população negra, como argumentou o mesmo despachante:

...uma minoria tem esse preconceito... Salvador tem muitos negros, principalmente o bairro da Libertad, e que é o mais populoso e tem pessoas que ainda não se conscientizaram que eles também fazem parte da sociedade... perante Deus todo mundo é igual.

Na tentativa de justificar a denúncia contra um usuário negro, a despachante Jandira toca na discriminação e no papel da mídia no reforço de estereótipos raciais negativos:

A maioria, para ser sincera, é de negros, por incrível que pareça... nós todos temos discriminação, também eles ficam mais visados... tem branco também mal-encarado que a gente fica com medo, isso é muito relativo. A televisão também fica mostrando toda hora assaltantes negros, você fica com aquela forma na cabeça, também quem já foi assaltado fica mais assustado, existem milhões de pessoas iguais aos que te assaltaram, é muito psicológico.

Nessa criminologia do transporte coletivo, as chances de usuários pobres serem infratores são maiores de acordo com sua apresentação pessoal. Uma ilustração disso está na fala de João Roberto, 41 anos, pardo, diretor sindical, sobre o estereótipo dos assaltantes:

[Eles são] pessoas de classe baixa, na sua maioria negras e adolescentes na faixa etária entre 16 e 20 anos. Usam camisas de futebol, bonés com a finalidade de dificultar a identificação e portam também mochilas que servem para guardar o saque. O armamento que predomina é o revólver calibre 38.

Sem negar o realismo desse perfil, ele enfatiza associações entre classe, raça, idade e apresentação pessoal que, na sua generalidade, incluem segmentos da juventude negra que adotam estilos que não são exclusivos deles nem de assaltantes.

Se roupas folgadas, mochilas e bonés juvenis provocam desconfiança, por permitirem ocultar armas (e objetos roubados) e dificultar a identificação pessoal, as indumentárias mais simples e desarrumadas dos passageiros também despertam suspeitas. Esse foi o caso do vendedor ambulante injustamente denunciado por Jandira, despachante da mesma linha de ônibus seletivo:

Eu dei o nome, as características... não era discriminação racial, ele tinha o tipo... ele entrou com um saco plástico enrolado, poderia ser uma arma, depois ele falou que era vendedor... estava com a camisa solta, o cobrador também ficou cismado, ele entrou e ficou sentado dentro do carro, ficava inquieto, se mexendo, olhando para os lados, até podia ser uma pessoa que

estava com uma pressa, não é? querendo sair logo... Quando os policiais foram fazer a abordagem no meio da viagem, foram logo em cima dele e falaram que foi o despachante que tinha denunciado. (...) No outro dia o cara veio aqui me procurar e tirar satisfação: “Por que você me denunciou para a polícia, só porque eu sou negro? Eu sou vendedor de mel e requieijão.”

Essa focalização dos usuários não-brancos como suspeitos de assaltos remete para a criminalização da população negra e pobre por parte do sistema penal e, em particular, pela polícia.

A vigilância policial pode ser vista nas ações realizadas em bairros populares e nas linhas de ônibus que os atendem. Buscando aplacar o temor dos usuários e aliviar a pressão dos meios de comunicação, essas ações se assemelham a operações de guerra onde o combate ao inimigo prevalece sobre os direitos individuais. Parando ônibus para os passageiros masculinos descerem e passarem por revistas corporais (“baculejos”), acompanhadas muitas vezes por formas rudes de tratamento, a ação da polícia confirma o viés discriminador das medidas de repressão aos assaltos.

Complementando a atividade da polícia, as empresas de ônibus contrataram guardas de segurança para trabalhar no interior dos veículos. Apesar de não se ter maiores informações sobre as atividades desses guardas, matérias jornalísticas chamam a atenção para abusos cometidos por eles contra passageiros.

Tratando-se de um grave quadro para todos que trabalham ou se transportam nos veículos coletivos, os assaltos também acirraram tensões e protestos trabalhistas.

Conflitos trabalhistas

Os conflitos entre patrões e empregados decorrem da posição dos primeiros quanto ao pagamento de roubos. Conquanto o prejuízo médio mensal (menos de R\$ 1.500,00 em 1998) seja irrisório e não motive as empresas a fazer um seguro específico contra assaltos, nem por isso elas estão dispostas a arcar com as perdas.

Tal postura decorre, por um lado, do poder do patronato para definir a situação. Assim, dentro da ótica do trabalhador agradecido (Pegoraro, 1999), os trabalhadores devem assumir os riscos dos assaltos e, inclusive, pagar um pouco mais da metade (55%) dos prejuízos financeiros causados pelas ocorrências.

Por outro lado, confrontadas com perdas na arrecadação, que podem vir a comprometer sua rentabilidade, as empresas intensificam a pressão sobre os cobradores. Trata-se de forçar o rodoviário a aumentar os cuidados com o dinheiro das passagens, dificultando o “trabalho” dos ladrões e reduzindo as chances dele extrair vantagens pessoais através da sobredeclaração do valor roubado ou de cumplicidade com os infratores. De acordo com isso, os cobradores do segundo e

terceiro turnos devem depositar uma parte da arrecadação em cofres, que só são abertos nas garagens das empresas, ou improvisar lugares para escondê-la, que podem ser a parte dianteira do ônibus ou as roupas íntimas.

Ora, se esses expedientes funcionam em assaltos breves, em que os ladrões levam o que podem, o mesmo não se aplica às ocorrências em que os assaltantes dispõem de tempo para maximizar seus ganhos. Frente ao dilema “a fêria ou a vida”, o preço da integridade física para o trabalhador é a sanção de ressarcir o valor roubado que ultrapasse a importância de R\$80,00, ou cem tarifas de ônibus, por meio de descontos (chamados de “empréstimos”), dos contracheques.

Quanto aos cobradores dos ônibus do primeiro turno, que só são recolhidos no final do turno seguinte, eles não depositam o dinheiro arrecadado no cofre, para evitar que se misture com a arrecadação do segundo turno; mas são obrigados igualmente a pagar, se não tiverem testemunhas –fato comum, como foi visto, nos assaltos individuais.

Além de disputas trabalhistas (provocadas, segundo o mesmo dirigente sindical, pela cobiça dos patrões e ingenuidade dos empregados), esse estado de coisas motivou mobilizações que, começando em 1992, atingiram seu clímax entre 1995 e 1996, nos protestos verificados contra a morte de vários rodoviários. Envolvendo a realização de trinta paralisações, acompanhadas por apelos aos ladrões para não matarem rodoviários, essa campanha deu visibilidade pública a um problema considerado, até esse momento, como exclusivo dos trabalhadores e usuários mais pobres do transporte coletivo.

Um efeito dessas campanhas foi a retirada dos painéis de propaganda dos pára-brisas traseiros, que comprometiam a visibilidade do interior dos veículos, e a adoção desigual, e não muito eficaz, de outras medidas de segurança interna dos ônibus –alarmes luminosos, cofres reforçados etc. O outro efeito foi a criação de uma operação policial de combate aos roubos de coletivos, em fins de 1997, cujos resultados são apresentados no que se segue.

A polícia antiassaltos

Desafiada pela onda de assaltos, a polícia vem procurando, através da tentativa e erro, enfrentar os obstáculos, externos e internos, que dificultam o combate a esse tipo de crime.

Além do quadro já traçado de marginalização da juventude, os obstáculos externos se referem ao grande número de ônibus em circulação e às características perigosas dos espaços internos dos veículos para o policiamento. Os obstáculos internos decorrem de um modelo policial brasileiro caracterizado pela falta e/ou má distribuição dos efetivos policiais, rigidez operacional da polícia militar, inoperância da polícia civil e desarticulação entre ambas as forças policiais.

A primeira força policial mobilizada foi a Polícia Militar, através da criação de um efetivo de 250 policiais, em meados de 1997, para vigiar os ônibus de passageiros. Empregando a estratégia de combinar pontos fixos de abordagens com rondas policiais móveis, essa operação logrou acabar, no final de dois anos, com os assaltos em muitos finais de linha, mas não impediu que eles se multiplicassem nos trajetos dos ônibus (Mário, 42 anos, oficial da Polícia, pardo).

Além da guerra de movimento dos assaltantes, essa modalidade de policiamento foi prejudicada pela falta de empenho da Polícia Civil para investigar, deter e indiciar os infratores, levando a que, para 1.869 ocorrências de assaltos, entre janeiro e julho de 1999, fossem efetuados apenas 26 inquéritos. Constatada a ineficácia policial para reduzir o número de ocorrências, as autoridades públicas organizaram uma unidade especial de combate aos delitos: a Delegacia de Repressão aos Assaltos de Veículos Coletivos. Marcando o endurecimento das posturas contra a criminalidade, a criação dessa unidade apresenta dois importantes aspectos.

Primeiro, ao receber recursos financeiros das empresas de ônibus –para a compra de viaturas, equipamentos e complementação salarial dos agentes–, a nova unidade da polícia evidencia o avanço da privatização da segurança pública (Caldeira, 1997). Tendo começado há alguns anos atrás com a expansão de empresas de segurança, operadas por policiais aposentados ou em serviço, e proliferação de convênios entre a Polícia Militar, órgãos públicos e empresas, a privatização da segurança alcançou também a Polícia Civil.

Segundo, a criação da nova Delegacia coincidiu com a intensificação das ações extrajudiciais contra infratores (Adorno & Cardia, 1999). Podendo ser vistas como um modo de mostrar eficiência policial, essas ações aumentaram a letalidade da polícia. Para 20 infratores mortos ao longo de 1999, houve apenas 5 policiais mortos entre 1995 e 1999. Outra expressão disso é a generalização do verbo “tombar”, aplicado a coisas que caem, nas páginas dos jornais, e falas de agentes da polícia para nomear os homicídios de infratores.

Trata-se de óbitos que funcionam como mortes anunciadas para aqueles que, insistindo nos assaltos, desacatam a autoridade policial e tornam derrisório o esforço das autoridades para controlar a situação. A essas ações devem ser creditadas o decréscimo de quase um terço das ocorrências em 1999.

Não havendo elementos, entretanto, para afirmar que os assaltos vão continuar caindo, o mais provável é que eles se estabilizem em um patamar menor, mas ainda assim significativo para a frota de ônibus. Em outros termos, eles tendem a persistir como modalidade de ganho rápido, entre jovens pobres e desempregados, porém com menos intensidade do que antes, quando um só infrator chegava a cometer três ou quatro assaltos por dia.

Em adição, os bandidos devem redimensionar suas ações, adotando estratégias mais cuidadosas e, provavelmente, mais violentas. De modo complementar, eles tenderão a diversificar suas atividades predatórias, substituindo uma parte dos ônibus assaltados por outros alvos móveis, e minimamente rendosos, que podem ser roubados e, ao mesmo tempo, usados como meio de fuga –táxis, furgões, caminhões etc.

Conclusões

No exame das manifestações de violência ocupacional no transporte coletivo de uma metrópole brasileira, nos debruçamos sobre disputas, individuais e coletivas, ligadas à apropriação ilícita de recursos materiais. Além de muitos usuários não quererem pagar as tarifas do transporte, jovens assaltantes disputam uma pequena parcela da liquidez financeira das empresas através de atos de violência contra trabalhadores e clientes das mesmas.

Sob esse impacto, a gestão do transporte, que já era coletiva por envolver patrões, gestores públicos, empregados e usuários, foi ainda ampliada pela incorporação da polícia e de guardas de segurança.

Nesse ambiente visado e degradado, os rodoviários, além de sofrerem fatalidades, desenvolveram patologias ocupacionais, estados de medo, conflitos de identidade e sentimentos persecutórios que não são estranhos ao fato deles serem vistos simultaneamente como culpados, aproveitadores e responsáveis pelo pagamento dos prejuízos financeiros dos assaltos.

Não é sem razão que os rodoviários se voltam contra assaltantes oriundos, na maior parte das vezes, do mesmo meio social e étnico que eles. Assim, apesar de os entrevistados compreenderem os motivos sociais dos infratores, a tensão e o medo, aliados à penalização financeira e à descrença na justiça criminal, falam mais alto e os levam a aprovar a execução dos agressores.

Não havendo motivos para acreditar que essa ou outras medidas venham a acabar com as ocorrências, torna-se urgente o debate público e a produção de informações para dimensionar, explicar e intervir sobre os elevados níveis de violência ocupacional hoje existentes.

Também devem ser implementadas ações capazes de oferecer alternativas que desestimulem o ingresso de jovens pobres em atividades predatórias contra trabalhadores e usuários da economia de serviços.

Bibliografia

- Adorno, Sérgio & Nancy Cardia 1999 “Dilemas do controle democrático da violência: execuções sumárias e grupos de extermínio”, em Tavares, José Vicente (org.) *Violência em tempo de globalização* (São Paulo: Hucitec).
- Belkic, Karen & Peter Schnall 1998 “On a San Francisco public transportation line: burden and consequences upon the human operator”, em *San Francisco bus drivers study* (San Francisco: San Francisco Municipal Railway, the Transport Workers Union and the City of San Francisco).
- Caldeira, Cesar 1997 “Segurança pública e seqüestros no Rio de Janeiro (1995-1996)”, em *Tempo Social* (Rio de Janeiro) Vol. 9, Nº 1.
- Castro, Nadya & Vanda Sá Barreto (orgs.) 1998 *Trabalho e desigualdades sociais* (São Paulo: Annablume/A Cor da Bahia).
- CNT - Confederação Nacional de Transporte 1999 *Revista Transporte* (Brasília: Midia Brasil Consultoria e Comunicação).
- Elias, Norbert 1997 *Os alemães* (Rio de Janeiro: Jorge Zahar).
- França, André; Cristiane Santos & Pablo Rubino 1998 *Violência no trabalho e sofrimento mental* (Salvador: UFBA).
- Hobsbawm, Eric 1972 *Les bandits* (Paris: François Maspero).
- Kleinman, Arthur 1995 *Writing at the margin* (Berkeley: University California Press).
- Linger, Daniel T. 1992 *Dangerous encounters* (Stanford: Stanford University Press).
- Moisés, José Álvaro & Verena Martinez-Alier 1978 “A revolta dos suburbanos ou ‘patrão, o trem atrasou’”, em *Contradições urbanas e movimentos sociais* (Rio de Janeiro: Cedec/Paz e Terra).
- Neuman, Joel. H. & Robert A. Baron 1998 “Workplace violence and workplace aggression: evidence concerning specific forms, potential causes, and preferred targets”, em *Journal of Management* (Miami) Vol. 24, Nº 3, May-June.
- Niosh, Cib 1996 *Violence in the workplace* (Cincinnati: Department of Health and Human Services) Nº 57.
- Noronha, Ceci Vilar; Eduardo Paes-Machado & Gino Tapparelli 1999 “Violência, etnia e cor: um estudo dos diferenciais na região metropolitana de Salvador, Bahia, Brasil”, em *Pan American Journal of Public Health* (Washington) Vol. 5, Nº 4-5.
- Paes-Machado, Eduardo & Gino Tapparelli 1996 “Violência juvenil, infração e morte nas Quadrilhas de Salvador”, *Caderno do Centro de Estudos de Ação Social* (Salvador), Nº 165, 63-81.

- Pegoraro, Juan S. 1999 “Inseguridad y violencia”, em Tavares dos Santos, José Vicente (org.) *Violência em tempo de globalização* (São Paulo: Hucitec).
- Scott, James C. 1990 *Domination and the arts of resistance* (Yale: Yale University Press).
- Sennett, Richard 1993 *O declínio do homem público* (São Paulo: Cia. das Letras).
- SETEPS-Sindicato das Empresas de Transporte de Salvador 1998/1999 *Relatórios sobre assaltos de ônibus* (Salvador: dados coletados através das fichas das ocorrências).
- Siqueira, Moema; Daniela Franklin Miranda & Elaine Silva Frões 1995 *Os ônibus e seus donos: relações de poder no transporte coletivo de Belo Horizonte* (Belo Horizonte: CEPEAD/FACE/UFGM).
- SSP-PC-Secretaria de Segurança Pública, Polícia Civil do Estado da Bahia 1999 *Inquéritos policiais* (Salvador).
- SSP-PM-Secretaria de Segurança Pública, Polícia Militar do Estado da Bahia 1999 *Livros de fotografias de assaltantes de ônibus* (Salvador).
- STTR-Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário do Estado da Bahia 1996 *Boletim Transporte* (Salvador) N° 7, 15/07.
- Sykes, Joanne Taupier 1995 *Preventing injuries to school bus drivers from violence on the job* (Boston) mimeo.
- Tavares dos Santos, José Vicente 1999 “Introdução: por uma sociologia da conflitualidade no tempo da globalização”, em Tavares dos Santos, José Vicente (org.) *Violência em tempo de globalização* (São Paulo: Hucitec).
- Vasconcelos, Levi 1999 “Grande desafio é enfrentar o atraso”, em *A Tarde* (Salvador) 29/03.
- Wright, Richard T. & Scott H. Decker 1997 *Armed robbers in action* (Boston: Northeastern University Press).
- Zaluar, Alba 1994 *Condomínio do diabo* (Rio de Janeiro: Revan/UFRJ).