

## **CIDADE EM MOVIMENTO: OS TAXISTAS COMO GUARDIÕES DA MEMÓRIA EM BELÉM DO PARÁ**

Pedro Paulo de Miranda Araújo Soares\*

Flávio Leonel Abreu da Silveira\*\*

### **RESUMO**

Tem como objetivo a compreensão das mudanças nas paisagens da cidade de Belém do Pará ocorridas no século XX. Para isso, valorizou-se o ponto de vista de seus habitantes, mais especificamente o olhar lançado à urbe pelos taxistas, cujas narrativas sobre o seu ofício e sobre a cidade auxiliam a compreender o processo de transformação do mundo urbano belenense. Tais narrativas possibilitam uma reflexão sobre a cidade vivenciada na atualidade e ao longo do tempo. Portanto, a maneira peculiar aos taxistas de enxergar a urbe revela a forma como é memorada a partir da perspectiva do deslocamento, uma vez que tanto eles quanto a cidade estão sempre em movimento.

**Palavras-chave:** Mundo urbano. Narrativas - Taxistas. Memória Histórica – Belém – Estado do Pará.

## **THE TOWN MOVES: TÁXI-DRIVERS AS KEEPERS OF MEMORY IN BELÉM OF PARÁ**

### **ABSTRACT**

This work, placed in the city of Belém (PA), has as his objective the comprehension of the changes in Belém's urban landscape all along the XXth century. Keeping that in mind, we have focused the inhabitant's point of view about Belém today and through the years. So, we have talked to taxi drivers about their career, just as their work area, which is the town. These meetings could reveal a particular way of living and noticing the city: the town is brought out by the memory as something that is always moving itself.

**Keywords:** Town. Narratives -Taxi-drivers. Historical memory – Belém – State of Pará.

\* Acadêmico do Curso de Ciências Sociais da Universidade Federal do Pará (UFPA). Bolsista de Iniciação Científica. Campus Universitário do Guamá. Belém-PA. E-mail: flabreu@ufpa.br

\*\* Doutor em Antropologia Social. Professor Adjunto do Laboratório de Antropologia Napoleão Figueiredo da UFPA. Campus Universitário do Guamá. Belém-PA. E-mail: flabreu@ufpa.br



## 1 INTRODUÇÃO

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 também 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.

Emerge, então, um 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 das visagens e assombros protagonizadas pela personagem do taxista.

O trabalho de pesquisa segue a perspectiva da etnografia urbana, tendo sido realizado ao longo do ano de 2007 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.

Por etnografia urbana, entende-se o trabalho de campo em Antropologia realizado *na* cidade. Para tanto, utiliza-se da metodologia da observação participante (MALINOWSKI, 1978; OLIVEIRA, 1998) quando os pesquisadores procuram permanecer o maior tempo possível junto aos “nativos”

acompanhando o seu cotidiano, a fim de compreender aspectos relativos as suas visões de mundo e, no caso deste artigo, as suas representações sobre o mundo urbano. Além disso, a manutenção de um diário de campo, onde os registros das observações são realizados é um elemento que caracteriza a metodologia etnográfica. Paralelamente, realizou-se uma série de entrevistas abertas – utilizando o gravador digital -, bem como o registro fotográfico dos participantes da pesquisa.

O contato e a convivência com os motoristas desses locais, por sua vez, levou-nos a conhecer outros dois taxistas aposentados, que foram de fundamental importância para a pesquisa. Procuramos como interlocutores motoristas que possuíssem 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.

Antes de ser um trabalho sobre taxistas, esta é uma reflexão sobre narrativas e a cidade de Belém, ou ainda, sobre as narrativas que têm assento no mundo urbano belemense. 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, para entender certos aspectos das narrativas destes homens foi necessário conhecer minimamente o 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.

## 2 O OFÍCIO DE TAXISTA EM BELÉM (PA)

Trabalhos como o de Rocha (2004) ocuparam-se do tema do transporte individual em contextos urbanos, com a sua etnografia realizada na cidade de Brasília – mostrando que a disposição e o funcionamento deste tipo de serviço está condicionado historicamente e compõe um tipo de paisagem específica. A partir do trabalho, é possível perceber que as grandes distâncias a serem percorridas, considerando-se 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 na capital federal.

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 relevantes para os estudos em sociedades urbanas contemporâneas (PEIRANO, 1983).

Por seu caráter de cidade colonial, o núcleo urbano originário de Belém expandiu-se durante os séculos conforme a atividade econômica em vigência na região e o conseqüente aumento de sua população. O crescimento 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 a princípio, foram “planejadas” antes de sua construção.

Nesse contexto, o taxista em Belém surge como um “guardião da memória”<sup>1</sup> (BENJAMIN, 1980), 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.

Como veremos, a urbanização de Belém, assim como a “ocidentalização”<sup>2</sup> da região amazônica fazem parte de um processo relativamente recente de ocupação do território e de implementação de políticas econômicas desenvolvimentistas (VICENTINI, 2004). As conseqüências desse processo são sentidas pelas pessoas em sua vida cotidiana, em especial pelos taxistas e outros profissionais que possuem o espaço público como *locus* de trabalho por excelência e que, necessariamente, acabam entrando em contato de forma mais direta com os problemas urbanos.

O campo de atuação do taxista é amplo, pois ele normalmente não se recusa a fazer uma *corrida*<sup>3</sup> para um lugar que considere distante. Da mesma forma é fluido, pois a criação e a pavimentação de 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. Sendo assim, a abertura de vias, por exemplo, facilita o contato com outros espaços e realidades diversas, o que possibilita ao motorista – e conseqüentemente aos interlocutores da pesquisa – o estranhamento frente a realidades distintas da sua. Este estranhamento, portanto, está associado à “experiência da viagem” (CLIFFORD, 2000) dentro de um mundo urbano complexo.

A “experiência de viagem” – seja ela a do turista ou a do antropólogo, por exemplo – coloca o tema do deslocamento como central para a vivência e compreensão da diferença cultural. Para o antropólogo, entretanto, ela aponta para novas formas de realizar a etnografia enquanto trabalho de campo, uma vez que o caráter efêmero da permanência nos lugares (hotéis; *shopping centers*; *raves*, entre outros) e dinâmico dos deslocamentos por parte dos pesquisados (taxistas, tribos urbanas, pesquisas no ciberespaço, entre outros), impõe ao pesquisador novas estratégias metodológicas para a realização de seu trabalho.

Além do mais, seu carro é um “espaço público que se movimenta por outros espaços públicos” (ROCHA, 2004, p. 47), o que implica na necessidade de possuir um conhecimento específico sobre a cidade, suas áreas e os sujeitos que as praticam. O problema da violência, bem como o surgimento de uma “cultura do medo”<sup>4</sup> (ECKERT, 2000) parecem ser uma constante nas grandes cidades brasileiras. É neste sentido que se engendra uma série de conhecimentos sobre a *rua*, bem como as 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 final da década de 1970, tendendo 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 (informação verbal): “Quando começou na década de 1980 começaram a matar taxista. Taxista começando a ser ladrão. Isso prova em jornais da época”.

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 Associação dos Taxistas da Praça da República

(ATAPR), em 5 de outubro de 1984. A existência de “pontos de táxi” em Belém remete aos primórdios da profissão de motorista na cidade, isto é, à figura do *choffeur* ou da presença do *Carro de Praça*. Este espaço sempre existiu como um local de referência para o motorista, evitando que este rodasse a esmo pela cidade a desperdiçar combustível.

O *Ponto* também era e é um espaço de sociabilidade (SIMMEL, 2006), assim como um “lugar de memória” (NORA, 1989). Foi possível notar que os taxistas, enquanto deixam seu carro na fila à espera de passageiros jogam dominó ou conversam. Por vezes vistos reunindo-se em volta de um taxista mais experiente, seu Manoel, e de forma jocosa instigavam-no a contar histórias. Questionavam-no e mostravam-se céticos àquelas “mentiras”. Porém, todos queriam ouvi-las. É no ponto – e no cotidiano de trabalho – que são veiculadas as narrativas sobre a cidade, sendo formadas opiniões sobre a dinâmica urbana de Belém.

Conforme a recente legislação sobre o transporte de táxi vigente na cidade, 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.

Este senhor já falecido, teve em mente os seguintes objetivos: organizar o antigo ponto de táxi e oferecer um serviço de qualidade aos clientes do 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*<sup>5</sup>, os quais podem representar perigo ao patrimônio ou à vida do motorista.

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". (informação verbal do taxista Itamar, da ATAPR).

Segundo dados do Sindicato de Taxistas do Estado do Pará (SINTEPA) há em Belém aproximadamente 5.500 permissões de taxista, informação não 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% (em média) são vinculados a cooperativas e associações. Dos aproximadamente 300 pontos existentes na cidade, apenas 140 fazem parte de associações e cooperativas. A frota de táxis corresponde a 5% do total de carros em uma cidade que possui 1.408.847 habitantes<sup>6</sup>.

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 trabalhamos neste estudo.

### 3 NARRATIVAS SOBRE A BELÉM DO PASSADO

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 (83 anos), taxista aposentado, em entrevista na sua residência fala o seguinte:<sup>7</sup>

Pedro – E como era a cidade, as ruas naquele tempo?

Seu Laranjeiras - As, as ruas, ah, não tinha rua... a, as ruas que eram asfaltada era, as únicas ruas asfaltada em Belém até 1964 e 1965 era a *Brás de Aguiar* e a *Rodovia Sinap*, que ia do Telégrafo para o aeroporto. O resto de Belém, as ruas que eram calçadas, era com paralelepípedo. Você não conheceu o paralelepípedo?

P. - Em alguns lugares ainda tem... na Cidade Velha...

S. L. - É, é, pois é, era aquilo. E *Almirante Barroso*, que nos anos 50 ela foi encimentada de São Brás até na Bandeira Branca<sup>8</sup>, ou seja, na *Dr. Freitas* adonde tem aquele viaduto. 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*, a *Gentil*, a *Brás de Aguiar* que pegava ali na *Serzedêlo*, vinha até a *Generalíssimo*; a, a *Rua do Jurunas*, que era lá no Jurunas; a *Conselheiro Furtado* que começava lá no Comércio e vinha até em Nazaré, vinha ali a *Conselheiro*; a *Gentil* começava lá na *Serzedêlo* e vinha até São Brás, a *Boaventura* era rua muito acidentada... A *Boaventura*, a... *Diogo Moia*, eram ruas que terminava na *Alcindo Cacula*, porque pra frente era tudo igapó. A *Alcindo Cacula* ela vinha da. Unama<sup>9</sup>, né? E ia até o Bar da Condor lá na Condor, na

Cremação, né, a rua. Uma outra rua, a *Padre Eutíquio* que começava lá no Ver-o-Pêso<sup>10</sup> e ia até o outro lado da cidade, começava e terminava dentro d'água, mas num era umas rua que dava pra você andar de carro, somente pelo centro [...].

As outras são ruas que vinham pra Pedreira, pegavam ali a *Alcindo Cacela* e vinham pra cá pra Pedreira pegar a *Pedro Miranda* ali adonde é a Unama. A outra é a *Bernal do Couto* que vinha, pegava a *Pedro Miranda* ali perto da Unama. E a *Mauriti* que saía da *Pedro Miranda*, que e se unia à *Lomas*. Agora vai embora, vai até na, lá na Aldeia Cabana<sup>11</sup>, né. Dantes num tinha aquilo. Aquilo tudo ali era igapó que ninguém andava, andava de pés, nem de bicicleta dava, andava, era muito acidentado ali. A *Lomas* era outra rua que dava acesso lá pra *Almirante Barroso*. Ia por aqui pela Pedreira e ia pra *Almirante Barroso*. Tinha a *1º de Dezembro* também, mas a *1º de Dezembro* não era trafegável. Tinha casas, mas só dava pra andar de bicicleta ou então de pés. E o bairro do Telégrafo era que tinha mais ruas. A *Ferreira Pena* que começava aqui perto da Unama, aí ia até a *Curuçá*, aí pegava a *Curuçá*. Eu morei no Telégrafo na rua *José Pio* com a *Curuçá*. Agora, eu morei uns dois anos lá. Aí mudei e vim pra cá pra *Humaitá* nos anos 70... [...]

É, tirando disso, tinha a boate a Mosa que era aqui na *Alcindo Cacela*, tinha o Chapéu Chinês que era aqui na *Vileta*, uma casa grande que ainda tem bem na esquina 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. Não ia qualquer um não (risos). Era considerado longe, só ia de táxi.

A fala de Seu Laranjeiras aponta, pelo menos até o ano de 1964, para a existência de apenas duas ruas asfaltadas em Belém: a avenida Braz de Aguiar e a Rodovia Sinap (esta última corresponde ao trecho da rodovia Arthur Bernardes que liga o bairro do Telégrafo ao Aeroporto de Val-de-Cãs). Partindo desta assertiva, a memória deste senhor 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.

Portanto, o mapa mental (GELL, 1985) acionado por seu Laranjeiras, a partir de um “trabalho da memória” (BOSI, 1979) se constrói em íntima relação com a sua profissão, pois o senhor examina as ruas da Belém de outrora, conforme a sua trafegabilidade por automóvel. Ele também leva em conta a existência de locais como bares e boates – alguns só acessíveis através do 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.

De 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 pouco “urbanizada”, 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 está 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. De acordo com Eduardo Rocha, na atualidade, evita-se o encontro com estranhos, sejam eles passageiros ou motoristas de táxi desconhecidos, pois "o outro representa o estranho, o perigo" (2004, p.65). Se a violência urbana coloca o perigo sob a ótica da "cultura do medo" (ECKERT, 2000), vivida no possível encontro com a "marginalidade", outrora, a experiência em relação ao medo indicava outros temores.

### 3.1 NARRATIVAS SOBRE CAUSOS E VISAGENS<sup>12</sup>

Em tempos passados o encontro com o "estranho" ocorria de outras formas. Nas noites, por entre as ruas vazias e mal-iluminadas de uma Belém cuja urbanização ainda era insipiente havia para alguns antigos taxistas a possibilidade de encontros sobrenaturais com as visagens, isto é, assombros ou fantasmas. Histórias como a que seu Ceará, um taxista já falecido, contou a Otávio também ajudam a compreender as mudanças e a dinâmica do espaço urbano através do olhar dos taxistas.

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 cuurvão. 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. 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 a fim 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... - Aonde 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 mesmo:

' - 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-guarda<sup>13</sup> que conta essas histórias, muitas eu me esqueci...

Na maioria das histórias e dos causos sobre visagens que nos foi contada, deparamo-nos com a questão do homem diante de uma situação de fronteira. Nos relatos sobre aparições de visagens nas autoestradas, que não figuram neste artigo 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) no qual o motorista encontra-se à deriva enquanto não alcança seu destino. Assim, a estrada aparece como um espaço de fronteira entre o mundo conhecido e o desconhecido.

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 (2004, p.540) da seguinte forma: "Ficava atrás do Mercado de São Brás. Baixa onde havia casas muito pobres". Além do mais, a fronteira está simbolizada pela presença do "curvão" junto ao antigo terminal de trem – hoje rodoviária –, local de grande fluxo de pessoas para onde Ceará dirigia-se 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.

Autores como Corbin (1989) e Eliade (2000) trataram sobre 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 ao desconhecido. O mundo conhecido pelo homem é resultado da criação divina e, mesmo, reflexo de um mundo celestial. Além da fronteira encontram-se as ruínas, os seres grotescos, a monstruosidade e os mortos. Da mesma forma, à medida que Ceará afastava-se da "civilização", mais adentrava em um mundo fantástico, onde vivos e mortos podiam se encontrar.

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, associadas a um passado bucólico idealizado que contrasta firmemente com o presente.

A situação da fronteira entre campo e cidade, no entanto, deve ser colocada como uma representação do taxista a respeito do espaço que percorre. Cancela (2008) reitera a existência de bondes responsáveis por percorrer a Avenida José Bonifácio até o Cemitério da Soledade, locais citados na narrativa do taxista Ceará. Portanto, a existência de uma linha de transporte para o local indica a utilização daquele espaço, mesmo que para o estabelecimento de roças e sítios por segmentos sociais menos favorecidos.

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.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Para concluir, refletiremos um pouco mais sobre as questões suscitadas pelas presentes narrativas neste artigo, de modo a contemplar alguns resultados da pesquisa caros ao nosso referencial teórico e metodológico: a etnografia realizada em espaços urbanos e as marcas ou peculiaridades que as vivências do ofício de

taxista transmitem à perspectiva de nossos interlocutores com relação à sua condição de espectadores, agentes e narradores na cidade de Belém.

Ao serem instigados sobre os assuntos das narrativas dispostas neste trabalho, os taxistas

entrevistados demonstraram uma grande variedade de reações em relação aos temas cotejados no diálogo, as quais vão desde o fascínio, curiosidade e naturalidade, até o total desinteresse. Em várias ocasiões em que tentamos fazer emergir assuntos como o das “visagens”, acabaram sobressaindo-se narrativas sobre violência urbana, as quais possuem uma relação mais estreita com o cotidiano vivenciado atualmente pelos taxistas. Quanto às modificações na cidade, alguns taxistas também afirmaram que Belém não sofreu grandes transformações.

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.

Nota-se, por outro lado, que as opiniões e vivências desses homens ainda possuem muito em comum. Em primeiro lugar, há sempre a representação do passado como uma época em que a violência não existia, o que contrasta nitidamente com o cotidiano atual dos taxistas, no qual o risco de assaltos e de assassinatos

parece ser mais palpável, constituindo assim, o objeto de preocupação primordial. Em segundo lugar, é sempre confusa a relação entre passado e presente configurada nas narrativas destes taxistas, uma vez que em certos momentos não se sabia se estavam a falar sobre dias antigos ou atuais. O turbilhão de recordações é trespassado por análises sobre a atual situação da cidade e através de comparações a memória movimentava-se tensionada e redundante entre o passado e o presente.

Por último, um aspecto fundamental também presente nas duas narrativas é aquele que se refere ao deslocamento pelo espaço urbano. Com maior ou menor precisão, são narradas as ruas e avenidas de uma cidade que buscava se urbanizar apesar dos fortes contrastes existentes em seu interior. Assim, as narrativas apontam para um modo de se deslocar na cidade, quando distâncias são percorridas, seja a pé (Seu Ceará), 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 belemense, pois ela gira em torno da cabine do carro, dança ao redor dos olhos do narrador, percorre meandros do tempo e encontra ressonâncias no ofício do etnógrafo que (re)vive a cidade no diálogo com os narradores.

## NOTAS

1 A figura benjaminiana do narrador e, aqui, do “guardião da memória”, refere-se àqueles personagens que experienciam o mundo urbano e trazem consigo um conjunto de vivências suas e de outros, as quais são acionadas pelo “trabalho da memória” (BOSI, 1994), ou ainda pelo esforço de rememorar através de relatos e de narrativas capazes de informar acerca das formas sociais ligadas ao viver urbano. O taxista, diferentemente da

perspectiva benjaminiana que percebe o fim do ato de narrar, é uma espécie de “guardião da memória” pelo fato de narrar as vicissitudes do mundo urbano belemense.

2 Por “ocidentalização” compreendemos a entrada forçada da região amazônica no sistema econômico mundial, o sistema-mundo, como aponta Sahlins, (1992), que inicia a conquista do *Mundus Novus* no século XVI – a partir

- dos primórdios da globalização (ROBERTSON, 1994), perpetuando-se sob diversas formas de poder até o período atual. Para o caso amazônico ver estudo clássico de Galvão (1979).
- 3 Unidade usual de transporte no táxi.
- 4 Por “cultura do medo”, compreende-se a visão de mundo ligada às formas de violência – em parte estimulada pela contínua divulgação de episódios violentos pela mídia – , bem como o processo de criação de estratégias de proteção (colocação de grades, cercas eletrificadas nas moradias, sistemas de filmagem nas residências, entre outros) e de táticas de evitamento em relação à violência (não sair de casa em determinados horários, não carregar bolsas, entre outros), por parte dos moradores das metrópoles diante da crescente violência urbana. Portanto, a “cultura do medo” re-significa a experiência de viver *no* mundo urbano contemporâneo, uma vez que consiste num valor que (re)orienta as práticas sociais.
- 5 Termo utilizado pelos taxistas para designar o passageiro desconhecido encontrado ao acaso, cuja corrida não é solicitada através do telefone do *ponto*.
- 6 Dados também encontrados no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) <<http://www.ibge.com.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>
- 7 Em negrito encontram-se os nomes de bairros de Belém. Em itálico, os nomes das ruas e locais mencionados na narrativa.
- 8 Lugar em que se situa a Feira da Bandeira Branca, entre os bairros do Marco e do Souza.
- 9 Universidade da Amazônia.
- 10 Escreve Dalcídio Jurandir em 1960: “Região de Belém ao lado da qual, no fim do século XIX, foi construído, pelos ingleses, um porto para exportação do látex. Em 1/12/1901, o Ver-o-Peso ganhou o mercado de ferro. Hoje, a região corresponde a um ancoradouro (onde
- aportam barcos de pesca, que trazem diversos produtos das Ilhas para serem vendidos ali), a uma Feira e ao Mercado de Ferro. Nessa região se comercializam plantas medicinais e ‘mágicas’, banhos-de-cheiro, verduras, carnes, peixes, frutos da terra e importados, comida pronta, artesanato. O nome da região tem sua origem no período colonial, quando na área funcionava a Casa do Haver-do-Peso, onde era pesada a mercadoria vinda do interior, para cobrança de impostos devidos à Coroa Portuguesa.” (JURANDIR, 2004, p. 548).
- 11 Espaço recreativo onde ocorre o desfile anual das escolas de samba da cidade de Belém durante o Carnaval.
- 12 As narrativas sobre visagens não são no foco central do artigo, pois a nossa preocupação consiste em compreender as transformações das paisagens presentes no mundo urbano belemense, a partir da vivência dos taxistas. As narrativas sobre visagens aparecem neste trabalho, como uma forma de narrar o espaço – e as paisagens fantásticas presentes nele – possibilitando, assim, compreendermos aspectos de suas transformações ao longo do tempo. Portanto, não buscamos acrescentar ao rico acervo de narrativas da região amazônica – compiladas por folcloristas, linguistas, entre outros – nenhum tipo de narrativa nova, até porque o “estoque de narrativas” é, até certo ponto, limitado, uma vez que, considerando o caráter de convergência das imagens (DURAND, 1989) que é próprio das estruturas inconscientes do imaginário, o mundo urbano belemense apresenta uma série de narrativas (e de imagens) que variam sob o mesmo tema. As histórias contadas sobre “a mulher do táxi”, por exemplo, apresentam modificações sutis – de acordo com a *performance* do contador e a vivência deste em relação ao fantástico –, mas a estrutura do relato segue, geralmente, os mesmos padrões e sequências narrativas.
- 13 Velha-guarda é um termo utilizado para referir-se a taxistas bastante experientes que já possuem certa idade.

## REFERÊNCIAS

- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma Antropologia da supermodernidade. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas, SP: Papyrus, 1994.
- BENJAMIN, Walter. O narrador: considerações sobre a obra de Nikolai Leskov. In: BENJAMIN, W. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre Literatura e História da Cultura. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade. Lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- CANCELA, Cristina D. Uma cidade... muitas cidades: Belém na economia da borracha. In: BELTRÃO, Jane Felipe; VIEIRA JUNIOR, Antonio Otaviano (Org.). **Conheça Belém, co-memore o Pará**. Belém: Edufpa, 2008.
- CLIFFORD, James. Culturas Viajantes. In: ARANTES, Antonio A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas, SP: Papyrus, 2000.
- CORBIN, Alain. **O território do vazio**: a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- DURAND, Gilbert. **As estruturas antropológicas do imaginário**. Lisboa: Presença, 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.
- GALVÃO, Eduardo. **Encontro de sociedades**: índios e brancos no Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- GELL, Alfred. How to read a map: remarks on the practical logic of navigation. **Man**: new series, v. 20, n. 2, p. 271-286, Jun. 1985.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- JURANDIR, Dalcídio. **Belém do Grão-Pará**. Belém: Edufpa; Rio de Janeiro: Casa Rui Barbosa, 2004.
- MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do Pacífico Ocidental**: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné, Melanésia. São Paulo, 1978. (Os pensadores).
- NORA, Pierre. Between Memory and History: les lieux de mémoire. **Representations**, n. 26, Issue: Memory and Counter-Memory. p.7-24, Spring, 1989. Special.
- OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. O trabalho do Antropólogo: o olhar, o ouvir e o escrever. In: \_\_\_\_\_. **O trabalho do Antropólogo**. São Paulo: UNESP/Brasília, DF: Paralelo 15, 1998. p. 17-36.
- PEIRANO, Mariza. Etnocentrismo às avessas: o conceito de sociedade complexa. **Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, 1983.
- ROBERTSON, Roland. Mapeamento da condição global: globalização como conceito central. In: FEATHERSTONE, Mike. (Org.). **Cultura global**: nacionalismo, globalização e modernidade. Petrópolis: Vozes, 1994.
- Amazônia: Ci. & Desenv., Belém, v. 4, n. 7, jul./dez. 2008.

ROCHA, Eduardo C. **Estranhos encontros**: aproximação etnográfica do táxi, sistema de transporte individual de passageiros. 2004. 80 f. Monografia (Bacharelado em Antropologia)- Universidade Nacional de Brasília, Brasília, DF.

SAHLINS, Marshal. Cosmologias do capitalismo. O setor trans-Pacífico do Sistema Mundial. **Religião e Sociedade**, Rio de Janeiro, v.16, n.1-2, 1992.

SIMMEL, Georg. **Questões fundamentais da Sociologia**: indivíduo e sociedade. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2006.

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

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