

MOTORISTAS, COBRADORES E O TRABALHO NO TRANSPORTE COLETIVO DE UBERLÂNDIA-MG ¹

Janaina Ferreira Silva ²

Resumo: O seguinte artigo aborda os significados atribuídos por motoristas e cobradores ao trabalho de transportar moradores da cidade de Uberlândia-MG. Pensando como são construídas as relações de trabalho para as empresas operadoras – Auto Viação Triângulo e Transcol- e para os próprios trabalhadores, e como é “ser” motorista e cobrador nesta cidade. Ao tratar o cotidiano de trabalho dessas pessoas foi possível perceber que o transporte se dá de forma conflituosa, e não harmoniosa como na imagem que a empresa Transcol tentou construir através do seu informativo interno, chamado de Transcolito.

Palavras-chave: motoristas, cobradores, transporte urbano, trabalho, Uberlândia.

Abstract: This article approach several senses that bus’ drivers and conductors produce about their work. I think how are making work relationship for transportation firms (Auto Viação Triângulo e Transcol) and what mean being bus’ drivers and conductors in Uberlândia city. When I research these workers I realized many conflict occurred between them and passengers. Actually, my research disagrees of public transport image that firm tried to build in the “Transcolito” – a intern newspaper produced by firm.

Keywords: bus’ drivers, conductors, public transport, work, Uberlândia city

Estamos transportando vida!

É um transporte mais melindroso que carga perigosa.

(Paulo Donizete, 2005)

1. Narrativas orais e pesquisa histórica

A investigação histórica sobre motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano de Uberlândia partiu de uma inquietação e análise do momento histórico presente, onde se percebe a presença e a importância dessa forma de transporte nesta cidade e conseqüentemente daqueles que o promovem, ou seja, que materializam a sua existência ao dirigir o ônibus e ao cobrar pela passagem.

¹ Este texto é parte da Dissertação de Mestrado “*Estamos Transportando Vida!*”: Trajetórias e experiências de motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano de Uberlândia – MG”, defendida em 2007, no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal de Uberlândia, vinculada a linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais.

² Mestre em História Social pela Universidade Federal de Uberlândia. Atualmente é professora da Rede Pública do Estado de Minas Gerais.

Buscar as trajetórias de vida desses trabalhadores, especialmente com a utilização de narrativas orais, não significa descrever histórias de vidas pessoais e isoladas. Compreendo que toda experiência individual e subjetiva está inserida em um campo social compartilhado, termo este utilizado por Alessandro Portelli. (PORTELLI, 1996:50-72). O pesquisador analisa como uma narrativa pode nos dizer sobre um momento histórico vivido; ele afirma que uma entrevista oral traz elementos que nos permitem construir interpretações sobre uma realidade social, desde que o texto narrado seja entendido como uma possibilidade dentro do campo social constituído por outros sujeitos históricos.

As entrevistas utilizadas neste texto mostram que muitos cobradores e motoristas, assim como tantos outros trabalhadores, dirigiram-se à cidade de Uberlândia-MG com expectativas de conseguirem sobreviver ou de viver com dignidade. Através de suas narrativas, busco interpretar os significados que motoristas e cobradores atribuem às suas experiências e viveres nas suas cidades de origem ou no campo, e também como foram construindo as suas relações nessa nova cidade. A perspectiva de uma história relacional, dessa forma, é ponto chave para a compreensão das conexões entre os sujeitos individuais entrevistados e sua realidade social mais ampla (ALMEIDA, 2005: 11-38).

As narrativas orais como fontes de pesquisa levam-nos a compreender os modos de vida destes moradores da cidade de Uberlândia, sendo estas formas de viver marcadas por processos de disputas na cidade, envolvendo questões como moradia e trabalho. As análises proporcionam uma historicidade aos viveres destes moradores de Uberlândia, criando assim registros históricos, dando outros caminhos, visões e versões para se pensar a cidade.

Mais uma vez, como nos esclarece Alessandro Portelli: “A história oral e as memórias não nos oferecem um esquema de experiências comuns, mas sim um campo de possibilidades compartilhadas, reais ou imaginárias.” (PORTELLI, 1996:72) Dessa forma, as falas dos motoristas e cobradores entrevistados expressam viveres histórico dentro de um meio social experimentado também por outros sujeitos históricos cujas experiências possuem algo em comum.

As narrativas da cobradora Maria Gersoni, do motorista Paulo Donizete, do motorista Emídio dos Santos e do cobrador Osvaldo Conceição trazem aspectos semelhantes, mas ao mesmo tempo diferentes, que, elaborando significados para suas próprias trajetórias, transparecem certo sentido de realização se comparado às suas vidas anteriores.

Dentro do universo destas trajetórias construídas na cidade de Uberlândia, os trabalhadores do transporte coletivo entrevistados apontam situações e aspectos que nos remetem a observar outro lado dos viveres construídos nesta cidade. As narrativas sem dúvida trazem uma contradição nas informações e formulações que os narradores constroem sobre os seus viveres. Isso acontece exatamente por serem os entrevistadas pessoas, ou seja, sujeitos históricos, como afirma Khoury:

Abordando a história como um processo construído pelos próprios homens de maneira compartilhada, complexa, ambígua e contraditória, o sujeito histórico não é pensado como uma abstração ou como um conceito, mas como pessoas vivas que se fazem histórica e culturalmente, num processo em que as dimensões individual e social são e estão intrinsecamente imbricadas. (KOUHRY, 2001: 80)

Os moradores/sujeitos não são pessoas coerentes em suas ideias, ações e fundamentos, e acabam por imprimir em suas narrativas, porque são expressões de uma realidade histórica-cultural complexa, ambígua e contraditória, como afirmou Yara Khoury,

embora nem por isso deixem de construir suas próprias vidas de forma consciente em seus próprios termos, para a compreensão do sujeito histórico e seu papel no “fazer” da própria existência social, remeter-se ao historiador inglês E. P. Thompson (THOMPSON, 2004)

Nesse sentido, o objetivo central desta pesquisa foi entender como se vêm constituindo os modos de trabalhar de motoristas e cobradores dentro das exigências das empresas de transporte da cidade de Uberlândia: Auto Viação Triângulo e Transcol. Pensar os conflitos que existem em torno do trabalho e o que significa *Ser*, para as empresas, um bom motorista e cobrador em comparação com o que narram os próprios trabalhadores. Busco ainda entender as relações entre os trabalhadores no âmbito do trabalho e fora dele, a partir do que dizem os motoristas e cobradores entrevistados face ao que as empresas de transporte dizem ser relações amigáveis e familiares entre os seus trabalhadores.

As narrativas dos trabalhadores foram essenciais, assim como o jornal de circulação interna da empresa de transporte Transcol, chamado *Transcolito*. Este informativo traz informações sobre os objetivos da empresa na atuação do transporte da cidade de Uberlândia, que acredito não serem diferentes dos da empresa Auto Viação Triângulo, a qual, segundo os entrevistados que lá trabalham, nunca produziu nenhum informativo semelhante ao *Transcolito*.

A partir da análise das narrativas dos motoristas e cobradores e das edições do jornal interno Transcolito, percebo que existem divergências em aspectos relacionados ao trabalho no transporte da cidade, fato que cria um campo conflituoso entre empregados e empregadores. Não há uma relação harmoniosa como o informativo da Transcol tenta construir para seus leitores, que eram exclusivamente trabalhadores da empresa.

O jornal, em suas edições analisadas, trata, em geral, dos interesses da empresa como se estes fossem também interesses de seus empregados, divulgando, assim, a ideia de uma harmonia entre trabalhadores e empresários. Há, por exemplo, na edição nº 2, de 2001, um pequeno texto intitulado “Segurança. Investimento certo”:

Ao falar em segurança no trabalho, temos inevitavelmente que falar sobre acidentes provocados pelas atividades laborais. Saúde, prevenção de acidentes, doenças ocupacionais, higiene e qualidade de vida são palavras diretamente relacionadas a um dos temas mais preocupantes da área produtiva do país: a segurança e saúde do trabalhador. Neste sentido, os investimentos destinados à área devem ser maciços, sob pena de comprometer o desenvolvimento econômico e social do país. A área de segurança e saúde no trabalho deverá ser vista com maior importância, tanto por empresários quanto pelos próprios trabalhadores, à medida que ações visando a prevenção de acidentes e doenças ocupacionais repercutam na própria produtividade, pois trabalhadores seguros, atuando sob uma pequena probabilidade de ocorrer acidentes no seu local de trabalho, conseguem maior eficiência e rapidez e, por consequência, atingem um aumento significativo na produção. (MOURA, 2001, p. 2)

As medidas na área de segurança do trabalho para a Transcol têm fins específicos e explícitos: o aumento da produtividade, a eficiência e a rapidez do trabalho. Os acidentes, em outras palavras, significam prejuízos para a rentabilidade da empresa.

Os prejuízos causados por um acidente de trânsito com um veículo ficam nítidos quando se entende como se dão os lucros neste setor empresarial do transporte coletivo urbano. A antropóloga Janice Caiafa nos traz grandes contribuições nesse sentido através de

sua pesquisa sobre o cotidiano de trabalho de motoristas e cobradores da cidade do Rio de Janeiro.

Caiafa afirma que um ônibus parado por motivos acidentais (ou qualquer outro motivo) significa capital imobilizado, portanto prejuízos, pois:

O capitalista investe em meios de produção: veículo e combustível para efeitos deste raciocínio, mas também instalações da empresa, material de escritório etc. Emprega uma força de trabalho (que aqui vamos considerar o motorista e o cobrador) para obter um produto. O produto tem que ser consumido no instante da produção: só existe produto – e portanto apropriação e lucro- se os lugares são vendidos e se os passageiros entram e compram ou alugam os lugares dos ônibus.(CAIFA, 2002:45)

O empresário do setor de transporte retira sua rentabilidade deste negócio na venda de viagens pelo espaço urbano, que são realizadas com o trabalho de motoristas e cobradores. O negócio ainda só se torna lucrativo se durante as viagens algumas dezenas de passageiros ocuparem todo o espaço disponível no ônibus, ou seja, quanto mais pessoas comprarem um espaço para a viagem em um único veículo, maior será o lucro do capitalista – o empresário da empresa de transporte.

Dessa forma, os acidentes de trânsito causam prejuízos ao negócio, na medida em que um ônibus parado significa a não-venda de espaço de viagem pelos usuários. A prevenção de acidentes torna-se, assim, necessária para que diminua as possibilidades de perdas financeiras. A discussão sobre as relações entre o sistema de transporte coletivo e a acumulação capitalista é um tema instigante e possível de ser retomado em pesquisas específicas, abstenho-me, entretanto, de aprofundar-me aqui nesta questão devido a minha problemática central: a constituição dos modos de trabalhar de motoristas e cobradores através de suas próprias experiências cotidianas.

De acordo com as narrativas dos motoristas entrevistados, o prejuízo para a empresa de transporte acontece até uma determinada circunstância. O prejuízo de uma colisão, por exemplo, para as empresas, se restringe na perda de venda de passagens e na mão-de-obra (motorista e cobrador) que temporariamente não produz. Os danos materiais (lataria amassada, arranhada ou motor danificado em uma colisão) é o motorista quem deve assumir a despesa: “Tudo! Qualquer coisinha tem que paga! Qualquer esbarrada, você tem que pagá!” (Motorista Paulo Donizete, 2005)

O cobrador, no entanto, não tem que arcar com os danos causados em uma colisão de trânsito, mas, quando acontece algum assalto quem deve ressarcir a quantia roubada à empresa é o próprio empregado, como explica o cobrador da Transcol Osvaldo Conceição de Souza:

Só o cobrador deve pagar! O motorista não entra nessa não. Quando acontece algum acidente com motorista, aí o cobrador não tem nada a ver não. Isso aconteceu com o motorista que trabalha comigo, ele teve que pagá 500 reais (...) A gente tava trabalhando, aí na virada ele não olhou pro lado direito, aí no que virou um carro, parado na frente, na hora que viu já tava em cima. Freião no carro mesmo, fez o carro, era um Monza, fez ele virá um Fiat Uno. Achatou a traseira do carro, só que o ônibus não estragou nada não, aí o motorista teve que pagá uma franquia de 500,00 reais. Aí o prejuízo foi todo para o motorista. Aí eles parcela. (Cobrador Osvaldo Conceição, 2005)

O cobrador esclarece estas questões com certa tranqüilidade e naturalidade, não questionando ou expressando indignação frente a esta condição de trabalho onde os empregados são responsabilizados por situações imprevisíveis como no caso de assaltos e acidentes.

O motorista da Auto-Viação Triângulo Paulo Donizete, com uma fala segura e voz firme, relaciona os acidentes de trânsito às extensas jornadas de trabalho dos motoristas. Ele afirma que as horas extras são constantes e que, portanto, muitos trabalhadores prolongam o tempo de trabalho ao volante (e na função de cobrador) com o objetivo de acrescentar um maior rendimento ao salário no final do mês.

As horas extra surgem, normalmente, nas ocasiões de falta de motoristas. Paulo Donizete assim descreve a situação:

(...) quando o bicho pega eles liga na casa de qualquer um: “Ou! Quer vim pra cá?” (...) Já me ligaram... eu, muitas vezes eu: “Ah! Que hora que saí do Terminal?” (...) “Saindo do Terminal Santa Luzia. Dá tempo de você vim pra cá?” Aí quando é parador [T-131] ou T-132, aí eu arrumo e pego correno. Chego ali e pego e vou. (...) Eu fazia muito, mas agora não faço mais não, porque no meu horário normal eu já faço uma hora por dia. Uma hora extra por dia, então é muito difícil eu fazê. (Motorista Paulo Donizete, 2005)

Como narra o Sr. Paulo Donizete, ele tenta muitas vezes não realizar essas horas extra, principalmente em linhas de ônibus que considera “apertadas”, quer dizer, com várias voltas a serem completadas no trajeto em um curto espaço de tempo. Nestas ocasiões, o trabalhador acaba criando justificativas e pretextos para recusar a oferta:

Eles só pergunta: “Tem uma hora extra. Quer fazê?” Aí a gente pergunta: “Aonde? Qual é o horário?” “Esse horário é complicado porque eu tenho dentista tal horário.”

[Janaina:] Você já conhece a linha, o horário?

[Paulo:] Já conheço elas tudo. Você vê uma assim... tal horário que é apertado. Aí você fala: “Eu não posso! Pego amanhã de manhã!” Aí eu não aceito. Já fiz isso demais! E muita gente faz isso, abre e fecha horário extra. Aí, vai se dá uma esbarrada com o ônibus? Porque você tá cansado. Vai é fica muito mais caro do que a hora extra que você vai receber. (Motorista Paulo Donizete, 2005)

Muitos acidentes de trânsito podem estar relacionados com as jornadas prolongadas no trabalho, que são realizadas com o intuito de atender às necessidades financeiras do trabalhador. Estas são chamadas entre eles de “dobras”, que podem se dar em horários extra ou no próprio horário regular de trabalho.

O trabalho se daria em etapas durante quase todo o dia: o motorista ou cobrador cumpriria algumas horas na parte da manhã e terminaria o horário de trabalho retornando na mesma linha à tarde, em um período de maior movimento de passageiros. Quando perguntado se já trabalhou sob essas condições, o Sr. Osvaldo responde da seguinte forma: “Já! Eu fiz até três pegadas de manhã, meio-dia e à tarde. Ficava o dia inteiro. Saia de madrugada e chegava à noite, mas é serviço desse tipo de três pegadas. Fiquei uns dois meses, hoje não tem mais isso parece. O máximo é duas pegadas.” (Cobrador Osvaldo Conceição)

Essa forma de trabalhar fracionada do transporte coletivo urbano acontece por interesses das empresas do setor. O motorista e o cobrador que trabalham sobre essas condições cumprem seus horários de trabalho no momento da jornada em que existe um grande número de passageiros, normalmente pela manhã e no final da tarde. O trabalho sobre esses horários soma-se com as duras condições em que vivem motoristas e cobradores, por exigir quase que a total disponibilidade durante todo o dia.

Fatores que resultam no cansaço e na avaliação de que o trabalho no transporte é estressante: “Cansa, mais é a... mente. Cansa muito, a cabeça. (...) O serviço é mesmo estressante. Todo serviço é estressante. A pessoa fica ali, igual, fica preso, o tempo todo ao horário de trabalho, então é muito estressante.” (Cobrador Osvaldo Conceição, 2005)

A conversa calma, com entonações de súbitas reflexões, leva o cobrador Osvaldo a avaliar o seu trabalho como algo que exige muito enquanto trabalhador que procura, como todo e qualquer um, sobreviver com dignidade em um mundo cheio de restrições àqueles que são explorados pela dinâmica das relações capitalistas.

O cotidiano do trabalho, vivido em meio à fiscalização e à pressão para o cumprimento de horários e a extensão da jornada de trabalho na busca de acréscimo ao salário, leva muitos desses trabalhadores a procurar formas de escape, de descanso, para além da folga semanal.

Estas formas de escape podem ser percebidas através da leitura do informativo *Transcolito*. Em um texto de título “Fique alerta e siga bem” são apresentadas – de uma forma esquemática - as regras da empresa como uma forma de alerta ao trabalhador para a realização de um bom trabalho. Destaco uma delas: “Faltar emendado com a folga. Programe as suas atividades, evitando contratempos e transtornos nas escalas.” (TRANSCOLITO, 2003)

A recomendação da Transcol aos seus empregados através dos informativos traduz uma realidade conflituosa existente entre a empresa e seus funcionários. Faltar um dia após a folga, além de ser uma maneira do trabalhador procurar estender seu descanso, é um sinal de que estas pessoas exercem um trabalho duro no transporte na cidade.

Nesse sentido, os objetivos do informativo *Transcolito* tornam-se ainda mais nítidos: publicizar, informar e alertar sobre regras e normas da empresa aos trabalhadores, tentando, talvez, minimizar obstáculos e contratempos às suas próprias atividades lucrativas.

Ainda nos detendo sobre o informativo da Transcol, que se mostra de grande importância para a análise destas relações de interesses entre empresa e trabalhadores, destaco um outro ponto nas transformações do transporte coletivo urbano de Uberlândia e que foi, inclusive, tratado na primeira página da edição de outubro/novembro de 2001 do *Transcolito*: a implantação das catracas eletrônicas. De acordo com o informativo “O Projeto de Bilhetagem visa facilitar e melhorar o atendimento aos clientes, proporcionando mais agilidade e controle no transporte urbano”. (TRANSCOLITO, 2001) Esses efeitos (agilidade e controle) são essenciais para garantir a rentabilidade da empresa.

O texto transparece que as catracas eletrônicas estão sendo implantadas de uma forma harmoniosa, sem quaisquer dificuldades por parte dos trabalhadores, mesmo porque – eis a “comprovação” do fato - cursos de utilização das catracas estão sendo ministrados por pessoas já capacitadas para repassar os conhecimentos da utilização do instrumento eletrônico. Existem - ainda segundo o texto, apoiado pelas imagens de funcionários atentos e

até sorridentes - aqueles trabalhadores que já manuseiam tranquilamente o aparelho, chamado “validador”.

O aparelho chamado de validador é instalado no interior do ônibus próximo ao cobrador. A sua função é de validar as passagens de ônibus registradas nos cartões magnéticos, ou seja, inserido o cartão, ele vai liberar a catraca para o usuário. A fotografia, mesmo que aliada ao texto jornalístico, não pode ser entendida como algo que porta a verdade sobre acontecimentos, mas sim como uma fonte histórica que deve ser interpretada, analisada e problematizada. (KOSSOY, 2001)



FIG. 1: TRANSCOLITO, nº 4, 2001, Uberlândia (informativo)

As informações trazidas pelos textos do *Transcolito* não condizem com as experiências dos trabalhadores entrevistados. A cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni relata que passou por grandes dificuldades quando iniciou, em 2001, o seu trabalho como cobradora de ônibus, ao lidar com o validador:

Tava escalada e fui trabalhar. Sabe, eu sai assim, sem saber de nada. A gente não teve um treinamento, não teve nada. Aí tá: ‘Meu Deus e agora? A catraca tudo bem! A cada ida e cada volta você pega, pega a inicial a cada ida e a cada volta os números da catraca. Tudo bem E o validador?’ Pra mim era um bicho de sete cabeça ...(...) Aí eu cheguei na auto Viação Triângulo para acertar, eu não sabia onde dava ponto de retorno, eu não sabia fechá viagem, eu não sabia que tinha que dá entrada de cobrador. Cheguei na garagem com a cara desse tamanho de tanto chorar. E o motorista falava assim pra mim,

um tal de Salvador, que jamais esqueço dele, muito ruim pra trabalhar com ele, meu 1º dia foi horrível. Aí ele falava pra mim assim: ‘Só troce pro seu dinheiro dá certo!Esquece esse validador!’ ‘Gente eu não posso esquecer!’ De repente eu fingi que ele não existia. Sabe, eu não peguei nada da bilhetagem, não coloquei dados nem nada, nada..., eu esqueci dele! Pra eu trabalhar. Aí eu cheguei lá chorando, aí o Vanderlei falou assim pra mim brincando: ‘Nossa Gersoni, hoje o seu 1º dia, você já apanhou na rua?’ Aí eu peguei os meus boletim de controle que a gente escreve nele o tempo todo, não sei se você já prestou atenção nisso?Aí ele falou assim: ‘Você não pegou catraca, você não fez nada?’ Ta aí, ele foi inventando catraca.(Cobradora Maria Gersoni, 2006)

O processo de instalação das catracas eletrônicas, ou validadores, iniciou-se pelas empresas a partir do ano de 1999, não sendo Uberlândia a primeira entre os centros urbanos a utilizá-las em ônibus. A primeira cidade onde a empresa Tacom Engenharia e Projetos Ltda instalou as catracas eletrônicas foi Salvador-BA.

A experiência da Srª Maria Gersoni não se aproxima das imagens presentes nas fotografias impressas no *Transcolito*, não sendo esses registros traduções da realidade em que vivem os cobradores do transporte de Uberlândia.

Maria Gersoni relata que não teve qualquer instrução e treinamento para o seu primeiro dia de trabalho, que significava, para a ex-faxineira, a subida na escala profissional. Ela elabora essas emoções a partir das suas experiências que, no presente, soam caracterizadas, em sua fala, por uma maior habilidade, segurança e domínio sobre o seu instrumento de trabalho: o validador. “Hoje em dia é muito mais fácil! Eu olho pra aquele validador eu falo assim: ‘Eu posso mais que você! (...)’” (Cobradora Maria Gersoni, 2006)

A dificuldade em trabalhar com o validador é vivida com maior angústia pelo cobrador, também da Auto Viação Triângulo, Nivaldo José de Souza. Este sentimento torna-se perceptível pelas pausas que fez durante a sua fala, embalada por um olhar longínquo, quando indaguei sobre como se dá o trabalho no transporte com a bilhetagem eletrônica:

É ela trouxe..., é ela trouxe melhora um pouco, mas se o cobrador não tiver bastante cuidado ali..., ele paga passagem todo dia. Às vezes, o passageiro passa ali, se vai passa o cartão dele e ele vai e passa com a luisinha vermelha, ali não registra o validador, só na catraca em baixo. Então o cobrador, quando o cobrador for acertar o caixa dele, aquela passagem tá registrada só na catraca e não tem como ele descontar no validador, aí ele vai pagá uma passagem. Aí o cobrador tem que pagá. O cobrador tem que ter muito cuidado, senão o passageiro passa.(Cobrador Nivaldo José de Souza, 2005)

A fala desconcertada expressa que o trabalho com a catraca eletrônica trouxe para o cobrador Nivaldo momentos de apreensão e insegurança, por não saber lidar com a inovação. E o resultado foi o pagamento de várias passagens, diminuindo assim o valor do seu salário.

A narrativa do cobrador traz elementos das dimensões emocionais, permitindo o acesso às elaborações mais íntimas que se constituíram, enquanto trabalhador, frente às experiências vividas no trânsito de pessoas pela cidade. As fontes orais, nesse sentido, proporcionam, a nós historiadores, a percepção desses sentimentos e emoções que estão intrínsecos à fala, à vida dessas pessoas que vivem relações exploratórias na busca pela dignidade.

A subjetividade encontrada nas narrativas faz a história oral diferente de outros registros, como afirmou Alessandro Portelli. O pesquisador italiano destaca vários aspectos

que diferenciam o registro oral de outras fontes e documentos; entre eles: a participação do pesquisador/entrevistador na elaboração do registro junto ao entrevistado e sobretudo que: “(...) as fontes orais dão-nos informações sobre o povo iletrado ou grupos sociais cuja a história escrita é ou falha ou distorcida; outro aspecto diz respeito ao conteúdo: a vida diária e a cultura material destas pessoas e grupos.” (PORTELLI, 1997:27)

Abrem-se assim possibilidades para compreendermos que uma parte dos cobradores da cidade de Uberlândia teve grandes dificuldades com as mudanças em seu cotidiano de trabalho. Lembrando que nenhum outro registro histórico (jornais, impressos, noticiários da TV ou revistas) poderia expressar esse campo de emoções caracterizado pelas tensões vividas por esses trabalhadores.

O estado de fragilidade que apresenta a narrativa do cobrador pode ser justificada não só pelo fato de não saber lidar/trabalhar com a inovação, mas sim pelo temor de perder o seu emprego. As catracas eletrônicas, em um dado momento, surgiram como um instrumento que realizaria a função do cobrador do ônibus, como anuncia o jornal *Correio* já no início da década de 90:

Os ônibus urbanos da Transcol serão adaptados com catracas eletrônica que dispensam cobradores de passagens. Fernando Cunha, diretor da empresa informou que três veículos estão em fase de teste do dispositivo já utilizado em cidades como Sorocaba-SP, outras como São Paulo e Santos que realizam a concorrência para comprá-los (...) Fernando Cunha admitiu que parte dos cobradores serão demitidos, sendo que muitos poderão ser reaproveitados nos futuros postos de vendas das fichas que serão utilizados pelos usuários. As linhas que já circulam com o novo equipamento são as de número 010, 206, e 312 (...) Cada moedeiro será adaptado às catracas já existentes, desaparecendo a cadeira e o caixa do cobrador (...) A pequena peça, segundo o empresário custa entre U\$3.500 e U\$ 5mil dólares. Este alto preço contido, não o intimidou: ‘A manutenção do sistema é mais barato do que o cobrador’ explicou ele, admitindo também que a curto prazo os custos de aquisições deverão ser repassados para o cálculo das passagens. ‘Mas a longo prazo, sem dúvida, o preço vai cair’ estimulou, analisando que o avanço tecnológico exige que as empresas evoluam e o acompanhem. (CORREIO DO TRIÂNGULO, 1993:10)

A notícia do jornal *Correio*, mesmo sendo explícita quanto aos objetivos da implantação da catraca eletrônica, não tratou das implicações que acarretariam a milhares de homens e mulheres que ocupam a função de cobrador: desemprego, fome e miséria. O desaparecimento da *cadeira e do caixa* significa, além de uma mudança na estrutura interna do ônibus, o fim de um trabalho realizado sobretudo por pessoas pobres.

A implantação da bilhetagem eletrônica aconteceu na cidade de Uberlândia em um processo gradativo, iniciado em 1999, que ainda não ocasionou a demissão dos cobradores dos ônibus. A instalação das catracas eletrônicas não eliminou o trabalho do cobrador, mas o colocou apenas na função de supervisão do processo de cobrança de passagens, retirando uma parte do trabalho do cobrador: receber o dinheiro ou vale transporte e guardar em seu caixa.

Algumas reportagens do jornal *Correio* apresentam aspectos que são apontados como benefícios proporcionados aos usuários como: eficiência, facilidade e rapidez na operacionalização do transporte. Elas, no entanto, não colocam que são as empresas de transporte as reais beneficiadas pelas catracas eletrônicas ao ter dados fiéis como: os horários

de início e término das viagens, a quantidade exata de passageiros pagantes e aqueles que usufruem da gratuidade (idosos, deficientes físicos e trabalhadores do transporte).

Além de controlar e conter dados sobre as vendas das viagens, o uso das catracas eletrônicas diminuiu consideravelmente o dinheiro em caixa, evitando assim grandes quantias levadas por assalto e também possíveis omissões de passagens pelos cobradores. Esse controle é possível com a utilização de cartões, com uma espécie de Chip que armazena os valores das passagens. Quando o cartão é inserido no equipamento há a liberação da catraca eletrônica para o passageiro, como informa a reportagem:

(...) O sistema consiste na utilização de cartões tipo Smartcard –que possui um Chip para leitura- com créditos que correspondem a passagens em substituição às fichas e aos vales-transporte de papel utilizados atualmente pelos passageiros do Sistema Integrado de Transporte (SIT). Os 753 cobradores dos ônibus serão mantidos na atividade conforme o secretário adjunto da SETTRAN. Ele disse que os cartões serão cedidos aos usuários de ônibus gratuitamente e os créditos serão vendidos nas centrais de atendimento em todos do SIT. (...) Desta forma, os cartões Smartcard conterão dados pessoais do portador, o que irá permitir a suspensão do uso do cartão pelo usuário, junto a central de atendimento em caso de perda ou roubo do mesmo (...)O secretário adjunto lembrou também que os passageiros esporádicos, e ainda aqueles que não quiseram adquirir os créditos em cartão, poderão pagar pela passagem em dinheiro como é feito hoje. A bilhetagem eletrônica será implantada em três etapas, sendo que os estudantes serão os primeiros a utilizar o novo sistema através de um cartão específico. Para a implantação do sistema as duas empresas concessionárias do transporte coletivo urbano –Transcol e Auto Viação Triângulo- investiram cerca de R\$ 5 milhões. (...) (CORREIO, 2001: A-7)

As reportagens do jornal *Correio* que abordam a implantação das catracas eletrônicas na cidade não ultrapassam o nível da informação, ou seja, não abordam a complexidade trazida por essa mudança para o cotidiano do trabalho de cobradores e motoristas. A preocupação da empresa jornalística, jornal *Correio*, é apenas de noticiar o fato e exaltar – principalmente as que estão ligadas a inovações tecnológicas – que aparentemente engrandecem Uberlândia como cidade pioneira.

O cobrador da Auto Viação Triângulo Nivaldo demonstra que a implantação das catracas eletrônicas trouxe grandes mudanças ao seu trabalho e que foi um marco muito mais significativo do que a instalação do Sistema Integrado de Transporte, em 1997. É possível perceber este fato quando pergunto ao cobrador como foi a implantação do Sistema Integrado de Transporte, e ele rapidamente responde se remetendo a instalação das catracas eletrônicas, que aconteceu alguns anos mais tarde à inauguração do SIT:

Janaina] O Sr. Se lembra da implantação do SIT? Como foi? Como aconteceu?

[Nivaldo] A gente, assim, ficou preocupado no começo porque a gente com o validador, nunca tinha trabalhado com o validador, aí nós teve treinamento. Nos primeiro mês a gente apanhou muito até que acostumou trabalhando tudo certinho. No começo a gente faz muita coisa errada, as empresa veio sempre dano curso, veio orientando os cobrador como funcionava direitinho, no começo foi difícil. (Cobrador Nivaldo José de Souza, 2005)

A operação com o validador exigiu muito mais atenção e habilidade dos cobradores, constituindo-se em uma mudança no cotidiano destes trabalhadores, abalando emocionalmente pessoas como o Sr. Nivaldo, que não mede esforços para ser um 'bom trabalhador' - o que na sua concepção significa realizar todas as suas funções de forma correta e eficiente.

O Sr. Nivaldo, como um 'bom trabalhador', destaca que a empresa Auto Viação Triângulo já havia realizado sua parte, de forma eficiente, no processo de implantação das catracas eletrônicas, através de treinamentos e cursos. Nestas circunstâncias cabia à sua pessoa, Sr. Nivaldo, a dedicação e atenção para que realizasse o seu trabalho com o validador de forma correta.

A partir destas colocações do Sr. Nivaldo, podemos entrar no campo complexo das noções que estes trabalhadores têm sobre o que é ser um cobrador do transporte urbano da cidade de Uberlândia.

Quando o cobrador Nivaldo narra as suas dificuldades ao trabalhar com as catracas eletrônicas, destaca o que é ser um cobrador:

O cobrador tem a obrigação de chegá e abri. Hoje tem que dar a viagem validada, pega a numeração da catraca ali, o quilômetro do carro. E a obrigação do cobrador, tem que ter muita atenção na catraca, nas portas também, quando o passageiro tá descendo, ter muito cuidado na hora de dar o sinal pro motorista, porque talvez alguém vai descer do carro deixar uma criancinha pra trás (...) Tem que ter muita atenção, muito cuidado, principalmente que o cobrador tem que ter. (Cobrador Nivaldo José de Souza, 2005)

O Sr. Nivaldo expressa de forma bem clara que ser cobrador é executar as suas funções corretamente, com muita atenção, e ainda saber superar as suas próprias dificuldades, como foi para o cobrador com a implantação das catracas eletrônicas.

Os cobradores Nivaldo e Osvaldo falam, de forma bem sutil, sobre um outro aspecto daquilo que entendem sobre o que é ser cobrador. Para estes trabalhadores, ser cobrador é realizar uma função não somente desvalorizada, mas também inferior aos outros colegas de trabalho: os motoristas.

O Sr. Osvaldo se remete a esta questão quando pergunto sobre o que é ser cobrador. E ele responde com base nas experiências vividas ao longo de quatorze anos: "Ah, cobrador não é uma profissão, uma profissão de gente parece. Não sei, é uma ocupação, agora motorista já é, profissão... motorista não tem como não ser (...)" (Cobrador Osvaldo Conceição, 2005)

A observação entristecedora do Sr. Osvaldo aponta a grande desvalorização que estes trabalhadores vivem no cotidiano das relações entre os colegas de trabalho e os próprios patrões. Esta desvalorização pode ser percebida nos próprios valores das remunerações pagas aos cobradores, que são menores do que as pagas aos motoristas.

A justificativa desta desvalorização está na própria narrativa do cobrador Osvaldo, onde diz, em outros termos, que a função de um cobrador pode ser realizada por qualquer pessoa, não exigindo do trabalhador conhecimentos específicos como deve ter uma pessoa ao dirigir um ônibus.

Por estas questões é que ser cobrador, na maioria das situações, é ter o sonho de algum dia ocupar a poltrona frente ao volante do ônibus, ou seja, a função considerada mais

importante no transporte de pessoas pela cidade, a função do motorista. A narrativa do Sr. Nivaldo representa muito bem o universo destas relações:

(...) Como cobrador pretendo entrar na manobra lá pra passar pra motorista ainda, se der tudo certo, eu pretendo. Já passei minha carteira pra 'D', pretendo passar pra manobra, pra ser motorista ainda, se der tudo certo. (Cobrador Nivaldo José de Souza, 2005)

O desejo do cobrador de tornar-se motorista não é somente um sonho do Sr. Nivaldo, mas de muitos outros, como ele mesmo afirma quando pergunto se há tantos cobradores com vontade de tornarem-se motoristas. E ele me responde de forma bem direta que quase sempre há esse desejo entre os cobradores: "Porque o salário é melhor... O cobrador ganha menos, o motorista ganha mais." Há na narrativa do cobrador Nivaldo, porém, outras questões além da salarial: o trabalhador do transporte que ocupa a posição de motorista 'ganha' a valorização e o respeito que o cobrador não tem como trabalhador.

A narrativa feminina de Maria Gersoni aponta outros aspectos sobre o que é ser cobradora de ônibus na cidade de Uberlândia. A trabalhadora demonstra que ser cobradora não é algo fácil, pois exige dos trabalhadores uma postura prestativa aos usuários do transporte, com informações, atenção e cordialidade:

(...) Ser cobrador tem gente que acha que é fácil. É você tá sentada ali, passa troco e pronto! Não é por aí, todo mês a gente tem reunião, então eles exige assim que a gente trate bem o passageiro. Tem que tá sempre informado de bairro, de rua pra quando o passageiro chegá, pedi uma informação e poder ajudar, você entende? Então não é simples assim, você sentou ali e pronto. Não é assim, você tem dia ali que é bom trabalhar, tem dia que eu saio pra trabalhar eu não gostaria de tá ali trabalhando, eu preferia tá em casa. Apesar de que eu gosto muito do meu trabalho..., mas tem dia que é chato! Então um dia o passageiro tá bem humorado, no outro dia já não ta bem humorado, no outro dia já não tá nem aí, já tudo muito chato, todo mundo cansado, todo mundo querendo ir pra casa, já entra xingando, porque você chegou atrasado (...) E a empresa cobra muito da gente, muito! A respeito mesmo do passageiro: que tem que olhá a porta, ali tem hora que eu tô olhando, ali, você tem que tá lendo, ali sabe? Tem uns que fala assim: 'Ô cobrador! Você não tá vendo que eu tô entregando o dinheiro?!' 'Ô moço! Só um minutinho, por favor!' Mesmo você sendo maltratado, você tem que ser educado. Você entendeu?(Cobradora Maria Gersoni, 2006)

A cobradora afirma viver momentos no cotidiano do transporte que exigem uma postura serena e equilibrada frente às atitudes imponderadas dos usuários dos ônibus, não podendo de forma alguma reagir nos mesmos padrões, pois como ela afirmou: "(...) mesmo você sendo maltratado, você tem que ser educado." (Cobradora Maria Gersoni, 2006) A narrativa de Maria Gersoni mostra que ser cobrador é viver no controle exaustivo dos seus próprios atos, ou seja, manter uma postura ponderável frente às adversidades emocionais, principalmente dos passageiros.

A questão sobre o que é ser cobrador, segundo os preceitos da empresa Transcol, é pouco abordada nos escritos dos informativos *Transcolito* pesquisados. A partir de um olhar minucioso, a questão do ser cobrador pode ser relacionada a uma suposta redação de autoria de um motorista.

2. O Real valor do dinheiro

Todos nós precisamos do dinheiro. Sabemos que ele é fundamental em nossa vida, porém; ele pode comprar uma casa, mas não um lar; Ele pode comprar uma cama, mas não o sono; Ele pode comprar um relógio, mas não o tempo; Ele pode comprar um livro, mas não o conhecimento; Ele pode comprar um título, mas não respeito; Ele pode comprar um médico, mas não a saúde; Ele pode comprar o sangue, mas não a vida; Ele pode comprar o sexo, mas não o amor; Ele pode comprar todos os bens materiais, mas não a felicidade; Pois só Deus pode nos dar tudo. Ele é a nossa moeda preciosa, e que nos ama de verdade. (TRANSCOLITO, 2003:2)

Esta redação publicada no informativo da empresa pode ser entendida como uma mensagem “inspiradora” aos trabalhadores do transporte que são responsáveis pelo dinheiro das passagens pagas pelos usuários, os cobradores. A redação tenta desfazer o valor do dinheiro para que os cobradores não se apropriem dos valores recebidos, trazendo prejuízos às empresas.

A pequena redação traz em suas linhas uma mensagem com alto teor moral, afirmando valores e princípios que apontam para a idéia de que ser cobrador é acima de tudo ser honesto e saber que o dinheiro tem um valor insignificante frente a aspectos de uma vida digna. Os cobradores e motoristas entrevistados não disseram realizar qualquer apropriação do dinheiro das passagens vendidas, mas não negaram a existência desses atos no cotidiano dos ônibus.

Nesse sentido, a questão do *Ser* cobrador mostra a complexidade do campo de interesses e valores morais em que estão engendradas as relações sociais entre os trabalhadores, empresários e usuários.

As narrativas dos motoristas entrevistados e as análises dos informativos da Transcol não trazem muitas diferenças nas questões do *Ser* motorista com as do *Ser* cobrador. A questão do *Ser* motorista é abordada pela empresa Transcol através do *Transcolito*, de forma direta, ou seja, mais nítida, dizendo com severidade o que é *Ser* motorista para a empresa, justamente na data comemorativa do “Dia do Motorista”, 25 de julho:

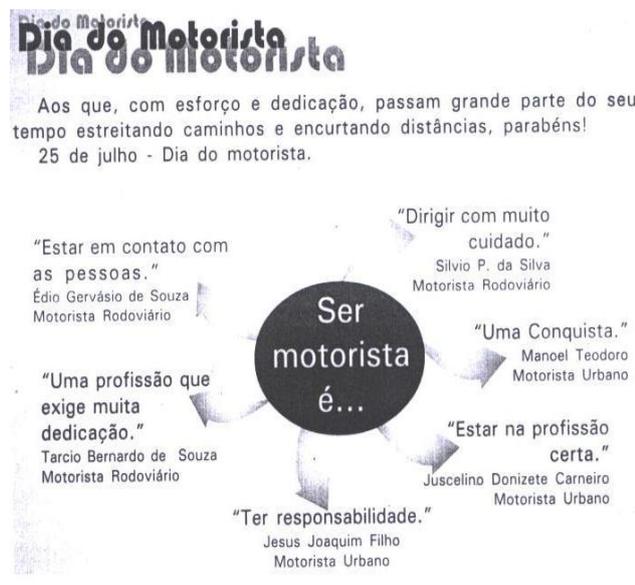


FIG. 2 TRANSCOLITO. Nº 2, 2001. Uberlândia (informativo).

As características ditas por motoristas selecionadas e publicadas no informativo transmitem o perfil que a empresa acredita corresponder à figura do “Bom Trabalhador”: dedicado, responsável, cuidadoso e prestativo e que valorize o seu trabalho na empresa.

As narrativas dos motoristas apresentam questões que representam suas experiências e viveres no cotidiano do transporte de passageiros e que em algumas situações, coincidem com o perfil do trabalhador apresentado pela empresa, como a dedicação e a responsabilidade apontadas pelos entrevistados.

A conversa com os motoristas mostrou-me que, de uma forma geral, não se trata de uma profissão isenta de problemas. Problemas que exigem uma grande habilidade destes trabalhadores para sua superação. Paulo Donizete remete-se ao *Ser Motorista* a partir da reflexão sobre um problema, os assaltos que acontecem cotidianamente no transporte da cidade:

Eu peguei o ônibus e ia pro Morumbi de manhã, aí chegou ali no Ceasa travou a roda. Num ia. Travou as roda traseira, aí o que aconteceu? Liguei lá... pediu pra mim trazer o ônibus de volta, aí virei lá, chegando ali no Terminal Santa Luzia... as roda pegando fogo (...) Quando cheguei lá no final do Morumbi com outro ônibus o ônibus que fez o meu horário foi assaltado. Quem era pra ser assaltado era eu (...) então ser motorista de ônibus hoje não é fácil, é muito difícil. (Motorista Paulo Donizete, 2005)

O problema dos assaltos, mencionado pelo Sr. Paulo Donizete, torna a profissão de motorista ainda mais difícil se somada a um outro ponto levantado por ele, a repetição de gestos e trajetos durante o trabalho:

(...) é divertido [quando] você começa a trabalhar 5 horas e para às 13 e 30. Em um instantinho passa o dia. Você vai lá, enche de gente, vem pra cá, vai embora, abre a porta e fecha a porta e arranca, para no sinaleiro. E quando você olha o dia passa rápido. Mas vira uma rotina, chega no final do ano você tá doidinho prá entrá de férias. (Motorista Paulo Donizete, 2005)

A fala do motorista caracteriza o cotidiano de trabalho no transporte como algo monótono e repetitivo, causando grande exaustão. O trabalho como motorista exige do trabalhador a superação do cansaço provindo destas atividades repetitivas e que são vividas por períodos do dia onde a tensão cresce frente à possibilidade de ser assaltado a qualquer momento por pessoas que se passam por passageiros.

Paulo Donizete aponta ainda que, dentro desse clima de temor e exaustão, o motorista deve ser uma pessoa sensata e que acima de tudo transmita sempre segurança aos seus passageiros.

Estamos transportando vida! É um transporte mais melindroso que carga perigosa. Você tem que ter muito cuidado em termo de segurança. Se você entra, eu vou te fazer uma pergunta: se for pra você entrar em um ônibus e tiver escrito que o motorista está bêbado, você entrava no ônibus? Não!? Tá vendo! Você confia no motorista sem saber o que ele é! Tem que ser um motorista qualificado, um motorista capacitado, entendeu?(Motorista Paulo Donizete, 2005)

Ser um trabalhador responsável e ciente da importância do seu trabalho são características que fazem parte da profissão do motorista. É essa importância que leva o Sr. Paulo Donizete a afirmar que o transporte de vidas torna-se assim muito mais vulnerável do que uma carga perigosa (elementos químicos ou inflamáveis).

O transporte coletivo urbano de Uberlândia, mesmo tendo grande importância na cidade, sofre com o privilégio urbanístico dado aos automóveis particulares, fato que não acontece só nesta cidade. Em uma vida urbana em que os automóveis particulares ocupam posição de privilégio em relação ao transporte coletivo, os trabalhadores do transporte realizam um trabalho árduo, marcado por atividades repetitivas, parecendo não ter qualquer significância para o restante da sociedade. Dessa forma, ser motorista na cidade de Uberlândia significa lidar com a desvalorização de um trabalho de grande importância em nossa cidade por promover a circulação de centenas de outros trabalhadores e estudantes.

O motorista José Roberto de Faria, ao falar sobre a percepção que tem de sua profissão em Uberlândia, afirma reconhecer a sua própria importância enquanto trabalhador:

Pra dá um resumo eu vou te dá um exemplo, se um motorista, não vou dizer todos, mas você vê aí quando a gente costuma fazer uma greve que vira, nós conseguimos sem fazê nada, só largar o carro lá na garagem, nós conseguimos desestabilizar, banco, comércio,..., porque vocês são empregados têm que trabalhar, então boa grande parte dos nossos motoristas não sabe dessa responsabilidade..., ela não sabe da utilidade que tem entendeu? Eu me vejo com muita utilidade, não sou aquele cara que profissionalizei sem ter conhecimento do meu valor dentro da sociedade não, mesmo dirigindo um ônibus, um caminhão, uma van, não tem problema, mas eu sei o meu papel, a importância que ele tem pra sociedade e ao mesmo tempo tem pra mim, porque eu sou um profissional, eu não sou aquele cara que faz aquilo porque ta caçando opção não, salário, muitas das vezes, as pessoas, se viu até minha irmã falando: “É um serviçinho que ninguém faz nada!” Porque muitos que trabalham como motorista, porque tem medo de pega no pesado, mas eu não já fui servente de pedreiro, já fui pedreiro e fui ser motorista porque era meu sonho! E faço com o maior prazer tanto dirigindo um ônibus, quanto um caminhão, a minha mudança de marcha é a mesma, a minha responsabilidade com o trânsito é a mesma. (Motorista José Roberto Faria, 2006)

Com uma fala e voz firme, mostrando certa eloquência, o motorista José Roberto rebate com firmeza a idéia expressada por sua irmã que me recebeu momentos antes de iniciar a entrevista, dizendo que seu irmão, José Roberto, realiza “serviçinho que ninguém faz nada”, que de certa forma representa considerações de uma parte de nossa sociedade. O motorista, no entanto, nega esta afirmativa um tanto preconceituosa, colocando o seu trabalho como um sonho realizado, primeiro como caminhoneiro autônomo, depois como motorista no transporte coletivo.

O motorista da Transcol parece entender a relevância do transporte na cidade, por dar dimensões dos efeitos que causariam uma greve ou a falta dos ônibus na cidade: a desestabilização no cotidiano urbano do comércio e serviços. O Sr. José Roberto, no entanto, detecta que essa sua compreensão não se estende a seus colegas de trabalho, caracterizando os trabalhadores como um grupo que não mostra união em sua luta política na cidade.

Os anos pesquisados nos jornais *Primeira Hora* e o atual *Correio de Uberlândia* não trazem notícias ou reportagens sobre o trabalho e vida de motoristas e cobradores do transporte coletivo, a não ser aquelas relacionadas às greves e manifestações contra o Sistema Alternativo, realizado por vans, que não era legalizado pelo poder público. As notícias publicadas sobre as greves na cidade em sua maioria consideram o sindicato como interlocutor das negociações, demonstrando assim como deveria ocorrer uma greve: organizada e pacífica, atendendo a todo um procedimento de como e em qual situação deve-se paralisar o trabalho para realizar uma reivindicação.

Dessa forma, percebe-se através das notícias e reportagens dos jornais a existência de práticas sociais que reconhecem a importância destes trabalhadores na cidade e que por isto tentam neutralizar e inibir a força política deste grupo, desconsiderando-os como sujeitos sociais que atuam na dinâmica da cidade.

3. Trabalhadores, Passageiros e Empresas

Por um outro lado, os motoristas e cobradores da Transcol são notícias e foco de todas as edições pesquisadas do informativo da empresa, o *Transcolito*, ao contrário dos jornais locais. Lembrando que os principais leitores deste são os próprios trabalhadores do transporte: motoristas e cobradores. O objetivo de se criar um informativo, tendo como principais personagens os seus funcionários, é promover através da valorização da imagem um certo 'tipo' de trabalhador.

Dentro dos informativos existem algumas características que são destacadas em alguns funcionários que aparecem no *Transcolito*: o solidário, o dedicado à empresa e amigável. Na coluna chamada "*Gente que faz*" há uma homenagem da empresa ao motorista José Arnaldo Ferreira Mendes:

O ano de 2001 é o ano do voluntariado. Diante disto, a coluna Gente que faz abre espaço para o motorista de ônibus urban(o) José Arnaldo Ferreira Mendes, pelo bonito trabalho voluntário que desenvolve. Em suas horas vagas, o motorista se transforma em um autêntico palhaço que alegra os corações das crianças internadas no Hospital do Câncer de Uberlândia. Para ele "este trabalho é muito gratificante, pois eleva o sorriso das pessoas que estão passando por momentos difíceis." E complementa: "se todos realizassem atividades voltadas para o próximo, certamente teríamos um mundo mais justo." Conclui. A Transcol muito se orgulha de ter em seu quadro de funcionários o motorista José Arnaldo, que tem a consciência do quanto a doação de trabalhos voluntários é importante e contribui para o bem-estar da sociedade. (TRANSCOLITO, 2001: 4)

Ao lado do texto há uma fotografia do motorista, em tamanho 3x4, com destaque para o rosto, para que seja reconhecido com facilidade o trabalhador que exerce, segundo a empresa, um "bonito" trabalho. Antes que o Sr. José Arnaldo seja reconhecido como uma pessoa que desenvolve uma atividade como voluntário, o informativo o traz como o motorista de ônibus urbano da Transcol que colabora como voluntário no Hospital do Câncer de Uberlândia.

O motorista voluntário, estampado no *Transcolito*, mostra uma das características que a empresa de ônibus Transcol deseja que seus funcionários tenham enquanto trabalhadores. A solidariedade de motoristas e cobradores da Transcol contribuiria para a imagem da empresa humanitária, sendo algo diferenciador no setor de transporte.

As edições do *Transcolito* destacam a realização de um projeto de motivação que objetivava a consolidação de uma determinada postura e conduta entre os trabalhadores da empresa. Os motoristas e cobradores da Transcol tinham uma espécie de prontuário, onde, seguindo determinadas exigências, acumulavam pontos que rendiam premiações e uma posição no chamado “Grupo de Elite” da Transcol.

A edição do Ano III, nº. 6, fevereiro/março de 2002, traz em reportagem de capa os trabalhadores ganhadores que formavam o “Grupo de Elite” da empresa, naquele período:



FIG. 3. TRANSCOLITO. Nº 6, 2002. Uberlândia (informativo)

Os trabalhadores tornam-se destaques com premiações oferecidas pela empresa Transcol, valorizando alguns de seus motoristas e cobradores. As atitudes no período de trabalho que marcavam pontos eram: “(...) a economia de combustível, a presteza do funcionário para com o supervisor de tráfego e a presteza no atendimento ao cliente.”

(TRANSCOLITO, 2001: 4) Junto aos requisitos considerados positivos existem, na mesma edição, aqueles que são considerados negativos:

Vale alertar a todos os pontos negativos que foram debatidos: dar carona, fumar no interior de ônibus, não pedir identificação para usuários com carterinha, não usar cinto de segurança, falta de atenção ao fechar e abrir a porta, trafegar acima da velocidade permitida dentro do Terminal Central, deixar o carro parado com motor ligado mais de três minutos, parar sobre a faixa de pedestres na entrada/saída dos terminais e não utilizar freio motor. Estes itens servem como alerta para os funcionários que não ficaram atentos aos pontos destacados pelo prontuário. Afinal, nosso objetivo é que todos cumpram as metas para que possamos formar uma equipe integrada.

As atitudes consideradas negativas pela Transcol estão relacionadas a práticas de economia de combustível, conservação de motores e a atenção e delicadeza com os usuários do transporte. O desenvolvimento desse projeto, que vem criar uma certa competitividade entre os trabalhadores na busca pelo reconhecimento através de premiações pela empresa, tem como objetivo (mencionado em uma das edições) conseguir o selo de qualidade do ISO 9002, buscando assim o selo que proporciona à empresa um diferencial entre outras empresas que atuam no setor.

Entre os três trabalhadores da Transcol entrevistados, o motorista Emídio dos Santos foi o único que se remeteu ao projeto de motivação desenvolvido na empresa. O motorista, no entanto, não fazia parte do “Grupo de Elite” da Transcol:

(...) antes quando era da outra direção, que era antes tinha sorteio, mas tinha também uma cobrança. Eles queria que a gente tivesse economia do combustível do carro. Aquele que atingisse a quantidade de 100 pontos, é as vezes assim com o jeito de trabalhar, comportamento, o modo de vestir e a maneira..., cortar o cabelo, eu por exemplo não corto o cabelo, não pode...porque eu gosto do meu cabelo assim, as pessoas do jeito que eles quer dentro das normas da empresa, no estilo social...(Motorista Emídio dos Santos, 2005)

A narrativa do motorista atesta a existência daquelas exigências da empresa frente aos seus trabalhadores. Sr. Emídio, no entanto, afirma que não seguia as normas, pois implicava abrir mão de suas vontades enquanto indivíduo, como na questão do corte do cabelo, “(...) a barba feita todo dia, não podia tênis, tem que ser sapato preto, então ganhava ponto e pela economia de combustível...” (Motorista Emídio dos Santos, 2005)

O motorista da Transcol relata que pontuar neste jogo era difícil, além da necessidade de cortar o cabelo, Emídio destaca a questão da exigência em economizar combustível:

(...) o modo de como você acelera mais, tem tendência de gastar mais combustível, então tem mais linhas que não tem como, o horário é apertado. Como é que você vai acelerar só um pouquinho? E jogar marcha nele pra fazer economia de combustível? Não dá mesmo! Você tem que acelerar mesmo pra você dar conta de seu horário. Então acho que nesse caso aí nunca tive ponto..., não tem jeito, tinha aqueles que chegava até mesmo atrasado pra economizar e manter ponto também.(Motorista Emídio dos Santos, 2005)

A possibilidade de adquirir pontos para Emídio era quase impossível. Segundo ele, seguir o requisito de economia de combustível era difícil quando deveria ao mesmo tempo cumprir os horários das voltas sem atrasos. O motorista nota que havia colegas de trabalho que tentavam cumprir as exigências da empresa, com objetivos de pontuar e assim talvez tornar-se membro do “Grupo de Elite” da Transcol.

O cotidiano de trabalho no transporte em Uberlândia é constituído a partir das relações entre os próprios trabalhadores que são, por sua vez, complexas, com várias dimensões marcadas por disputas ou mesmo laços de companheirismo e amizade entre os motoristas e cobradores.

A Transcol, na busca por uma empresa “integrada”, tenta expressar através do informativo Transcolito a imagem da empresa com trabalhadores unidos e contentes com o trabalho que realizam, e ainda onde todos são amigos, que prezam um bem comum: o crescimento da “família” Transcol. A construção dessa imagem pode ser observada nas fotografias na capa do informativo da edição do Ano III, nº. 15, agosto/setembro de 2003:



FIG. 4. TRANSCOLITO, Nº 15, 2003. Uberlândia. (Informativo)

As fotografias coloridas expostas na página de forma desconexa (como se estivessem em álbum doméstico de fotografias, não tendo características de fotos jornalísticas) tentam caracterizar as relações entre os trabalhadores como alegres, descontraídas e sem qualquer sinal de conflito, mostrando que são pessoas satisfeitas e realizadas com o trabalho que exercem na empresa, como se fossem realmente uma “família”.

As narrativas dos trabalhadores da Transcol apontam para uma realidade mais complexa do que aquela apresentada pelas fotografias, divulgadas pelo informativo Transcolito.

Tem colega excelente, tem colega mais ou menos, tem esses que nós tava falando aqui. Se a gente tá numa rodinha de três ou quatro, ele chega nós desmancha a roda é porque essas pessoas a gente tem até que saber sair. Porque eu não vou brigar com ele, chama de “puxa-saco”, você vê isso, isso pra mim não tem serventia nenhuma. Que é mais fácil? Deixa ele sozinho. Se ele não serve pra fazê parte da minha turminha, eu saio fora mesmo, deixo ele lá. Tem cara aí, eu não sei sentir raiva das pessoas, eu não..., se não serve para pra tá comigo, eu fico mais distante dele. Tem cara aí que acha que eu sou amiguíssimo dele, mas no fundo eu não gosto nem de ver a cara. Entendeu como que é? Cara acha: “O zé é gente boa demais dá conta!”(Motorista José Roberto de Faria, 2006)

A narrativa do motorista expressa bem que não existe entre os trabalhadores da empresa uma só “equipe” fundada no companheirismo, trabalhando para o crescimento da Transcol. As relações que José Roberto mantém com os colegas de trabalho são baseadas na afinidade de postura enquanto trabalhador, que é baseada na fidelidade, excluindo pessoas que são caracterizadas por ele como “puxa-saco” e que não servem para fazer parte de sua “turminha”: “Às vezes, a gente tá aqui 3, 4 colega assim conversando, aí ele chega pra mandá o ouvido no meio pra vê se sai alguma coisa que interessa pra ele fazê a fofuquinha, aí num instante: ‘ah, eu esqueci o negócio ali’, aí ele fica sozinho (...)”. (Motorista José Roberto de Faria, 2006)

Os conflitos que acontecem nas garagens e nos terminais iniciam-se, muitas vezes, no interior dos próprios ônibus, ou seja, no cotidiano de trabalho. Como relata o motorista Emídio:

A minha convivência é boa! A minha parte de amizade é grande, então acho que pra mim...Bom, eu trabalhei com dois cobrador que pra mim eles era muito exigente, sempre tem isso, de querer mandar no motorista faz isso, de querer mandar no motorista. Motorista, faz isso, faz aquilo, sendo que a parte dele é cobrador. Teve outro que foi enjoado, que foi muito enjoado comigo. Eu não tinha muito conhecimento com ele, e nem ele comigo. Aí depois, a gente até se vê lá muito no Terminal do Planalto, só que hoje eu to lá no Planalto-Canaã (A-431). Se ele trabalhasse comigo, ele não faria o que fez comigo, antes não. Agora, o outro era enjoado pra caramba...

Janaina: O que ele queria que você fizesse?

Emídio: Ah! Querendo que a gente passa, ...Eu tava na linha do Luizote120 ou 121, que lá os ônibus anda muito cheio, a linha muito grande, aí quando o ônibus tava muito cheio, aí ele queria que passasse os ponto direto e deixasse os passageiro. Aí eu não fazia isso não, aí eu falei: “Aí não rapaz!” Porque quando tem ônibus, a linha tem bastante, você olha no retrovisor e tá vindo nenhum ônibus, aí eu não posso fazê isso não. Se tiver um fiscal no ponto, pode também fazer uma ocorrência que tá deixando o povo pra trás.(Motorista Emídio dos Santos, 2005)

O motorista Emídio, com toda a sua timidez, mostra bem que preza pela eficiência da empresa ao tentar não deixar qualquer passageiro nos pontos de ônibus. Talvez, se recusasse a entrada de usuários nos veículos já lotados, poderia assim, de alguma forma, desestruturar a imagem da empresa e denunciar a lógica lucrativa: “De quanto mais cheio o ônibus, melhor!” O motorista, no entanto, não mostra ter este tipo de atitude. É neste cotidiano conflituoso de trabalho que surgem as desavenças entre os trabalhadores do transporte, não formando assim uma equipe “integrada”.

O cotidiano conflituoso do transporte coletivo de Uberlândia não é constituído somente pelos trabalhadores das empresas, mas também pelos usuários do transporte que circulam pelo espaço urbano da cidade. As narrativas dos entrevistados mostram que as relações com os passageiros são ambíguas e complexas, sendo, às vezes amigáveis, outras tensas. Como explica a cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni:

(...) É eu converso muito... não tem pessoas estranhas pra mim, sabe? Se entra e fala uma “Boa Noite!” Eu falo. Se não, eu também fico calada. Só que tem aqueles passageiros assim que passa a fazer parte de sua vida. Eu tenho um carinho especial pelos meus passageiros! Não gosto de maltratar e não gosto de ser maltratada. Se for educado comigo, eu sou mais educada ainda. Mas se for do tipo grosseiro, aí me xinga aqui, eu olho pra frente, se me xingou antes de passar na catraca, eu olho pra trás. Então eu não dou ouvido! (Cobradora Maria Gersoni, 2006)

Maria Gersoni narra sobre como são as relações com os usuários no cotidiano dos ônibus da cidade. E ela destaca que existem alguns usuários que tornam-se amigos e mantêm até atitudes solidárias e de gentilezas. O motorista Paulo Donizete aponta uma maior tensão, do que a cobradora, afirmando que:

(...) o usuário precisa do ônibus, mas ele não gosta do motorista e do cobrador. Não tem ninguém que gosta, fala assim eu gosto! Eu gosto assim, o dia em que o ônibus não sai da garagem, aí: “Cadê o motorista? Não veio trabalhar?” Aí num tem ninguém pra leva ele, mas ele num gosta. Lá na minha linha todo mundo trata todo mundo bem, com educação, com respeito, as senhoras, os senhores, o pessoal gosta muito de mim! Então eu prefiro leva as coisas do lado bom. Positivo, do que negativo. Tipo assim eu saio do ponto, parece que a minha linha tem 36 ponto do um lado e 36 do outro. Eu saio do ponto aparece um lá na esquina correno, nós somo proibido a parar fora do ponto, se eu parar e acontece um acidente, eu sou culpado. Eles lá dá essa instrução, mais como agente num pode errar. Sabe tem que ter consciência, se eu tivesse assim e uma pessoas correr pra pegá um ônibus, eu olho, travo, eu tenho que ver se tá tranqüilo lá trás, eu mais ou menos encosto, aí a pessoas fala: “Oh! Motorista graças à Deus, você me esperou!” É preferível você ter uma pessoa positiva dentro do ônibus do que uma pessoa negativa. Então você vai embora a pessoa vai te xingar, ainda vai te jogar uma praga! (Motorista Paulo Donizete, 2005)

O motorista afirma que não há simpatia de usuários em relação aos trabalhadores do transporte, no entanto, diz que tenta ser um motorista cordial para simplesmente não criar “atrito” com os passageiros, mantendo certa harmonia. Estes momentos de tensão não acontecem meramente por questões e diferenças pessoais, mas porque os trabalhadores do transporte acabam sendo as pessoas ligadas às empresas mais próximas dos usuários:

Às vezes as pessoa chega... porque as pessoa tem direito de reclamar... só que a pessoa não sabe reclamar. Reclama pra pessoa errada, reclama pra gente e a gente num tem culpa... Igual hoje, por exemplo, tiraram o carro da linha lá que era ônibus bão. Pois pra rodá os reserva. Aí vem uma moça: “Vocês tira os ônibus bão daqui e põe os velhos!” Vocês? Eu não tenho nada a ver com isso. Eu falei pra ela: “Tá vendo o telefone 0800 aqui é o lugar certinho para a senhora ligar. A senhora tá reclamando com a pessoa errada. A senhora não tá reclamando com a pessoa certa. Se eu chegar lá na garagem e tiver escalado em qualquer ônibus eu sou obrigado a trabalhar, eu não escolho não! A senhora liga no 0800 e fala isso aí! Eu até ficaria agradecido, porque assim até a senhora me ajudava porque eu trabalhava em ônibus novo!” (Motorista Paulo Donizete, 2005)

4. Considerações finais

Pudemos destacar através dos depoimentos dos trabalhadores, das notícias dos jornais da cidade e também do informativo interno da empresa Transcol como a realidade de trabalho de motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano de Uberlândia mostra-se repleta de tensões e ambivalências nas diversas relações tecidas por eles em seu cotidiano.

Os embates e disputas de interesses entre trabalhadores e empresas, apesar de nossos entrevistados, em sua maioria, não demonstrarem uma postura de choque direto às políticas de seus empregadores, permanecem claros e efetivamente atuantes no dia-a-dia de motoristas e cobradores. Mesmo suas vidas fora do tempo de serviço regular - como a questão das “duas pegadas”, tão destacadas pelos entrevistados - são afetadas por estes interesses dissonantes.

Devemos chamar a atenção também para a singularidade das experiências de cada um dos trabalhadores, que acabam por traduzirem-se em diferentes posturas políticas dos empregados para com seus empregadores. Como acabamos de abordar na questão da relação com os usuários do transporte, o motorista Paulo Donizete, no momento de tensão com a passageira que se vê injustiçada pela troca dos ônibus, não se mostra disposto a colocar-se “parte” da empresa, abstendo-se da responsabilidade (que ele de fato não possui) frente às condições dos veículos. Diferente postura mostrou o motorista da Transcol José Roberto de Faria, que de certa forma se considerou um real “colaborador”, aquele que “labora junto”, colocando-se pelos menos em discurso e anseio, em igualdade para com o segmento dirigente da empresa.

Referências

ALMEIDA, P.; CALVO, C.; CARDOSO, H. Trabalho e movimentos sociais: Histórias, memórias e produções historiográficas. IN: CARDOSO, H; MACHADO, M. (orgs). **História: narrativas plurais, múltiplas linguagens. Uberlândia: EdUFU. 2005. p. 11-38.**

CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividades nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. 184 p.

FENELON, D. R. O historiador e a cultura popular: história de classes ou história do povo? In. **História e Perspectivas.** Uberlândia n. 6, p. 5-23. jan/jun.

FENELON, Déa Ribeiro et al. (Org.). **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo: Olho D'água, 2004.

MACIEL, Luci Helena. **Enfrentando Estradas e Construindo Caminhos**: experiências de motoristas do transporte rodoviário. 163f. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2005.

MACIEL, Laura A; ALMEIDA, Paulo R; KHOURY, Yara A. (Org.). **Outras Histórias**: memórias e linguagens. São Paulo: Olho d'Água, 2006.

PORTELLI, Alessandro. A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. **Tempo**. Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, vol. 1, n° 02, p.50-72, 1996.

_____. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n°. 14, p.25-39, fev. 1997.

KOUHRY, Y. Narrativas Oraís na investigação da História Social. **Projeto História 22**. São Paulo: Educ, 2001. p. 80.

KOSSOY, B. **Fotografia e História**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001. 2 ed.

THOMPSON, E.P. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004 (3 v.)

_____. Intervalo: A Lógica Histórica. In: **A Miséria da Teoria**: ou um planetário de erros. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

Entrevistas Oraís

Oswaldo Conceição de Souza, cobrador da Transcol, entrevista realizada em outubro de 2005.

Paulo Donizete, motorista da Auto Viação Triângulo, entrevista realizada em novembro de 2005.

Nivaldo José de Souza, cobrador da Auto Viação Triângulo, entrevista realizada em novembro de 2005.

Emídio dos Santos, motorista da Transcol, entrevista realizada em novembro de 2005.

José Roberto de Faria em março de 2006.

Maria Gersoni, cobradora da Auto Viação Triângulo, entrevista realizada em março de 2006.

Periódicos

MOURA, José. Segurança. Investimento certo. **Transcolito**, Uberlândia, n° 2, jun./jul. 2001, p.2.

FIQUE ALERTA E SIGA BEM. **Transcolito**, Uberlândia, n° 16, out./nov. 2003, p.1.

Bilhetagem Eletrônica: uma realidade em Uberlândia. **Transcolito**, Uberlândia, n.º 4, out/nov. 2001, p.1

ÔNIBUS URBANOS DA TRANSCOL VÃO TER CATRACA ELETRÔNICA. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, 17 de setembro de 1993, p. 10.

ÔNIBUS TERÁ BILHETAGEM ELETRÔNICA EM AGOSTO. **Correio**, Uberlândia, 14 de julho de 2001.p. A-7 Cidades.

BARBOSA, Adão dos Reis. O real valor do dinheiro. **Transcolito**, Uberlândia, nº. 11. Dez/Jan. 2003, p.2.

PELO SORRISO DAS CRIANÇAS. **Transcolito**, Uberlândia, nº. 2 – Jun/Jul. de 2001. p. 4 Coluna Gente que Faz.

RANKING DO PRONTUÁRIO. **Transcolito**, Uberlândia, nº. 3, ago/set. de 2001. p.4.

Artigo recebido em 08/06/2010

Artigo aceito em 21/07/2010