

*trabalhei na Minasgás, trabalhei na Jataí, em várias empresas lá, mais em oficina, mais de motorista mesmo da carteira assinada, só aqui.”*⁷⁷

O motorista da Auto Viação Triângulo mudou-se para Uberlândia no ano de 1995, completando atualmente onze anos de sua morada nesta cidade. A chegada com a sua família é traduzida como algo cercado por muitas dificuldades, mas que foram vencidas. Na avaliação do motorista:

*Quando eu cheguei foi difícil! Todo lugar quando você vai a primeira vez, sem lugar pra ficá, igual no meu caso com uma mulher dois filhos, a Sheila com três ano e o Chico com um ano e pouco, tudo novinho, encará uma cidade? Desempregado é difícil! Ganhei um embriãozinho ali no Aurora pra morar, eu ganhei! Ele emprestou, eu morei lá é daqui até aqui, petitico. Então devargazinho a gente foi se adaptando, foi ajeitano, colocando os menino na escola, vai daqui, vai dali, hoje pra você vê em relação a isso aqui, ainda consegui uma casa num lugar não muito ruim, porque o Viviane é um lugar bão. Em relação a moradia aqui em Uberlândia não é um lugar ruim pra morar, um dos lugar mais tranqüilo para morar é esse aqui, não acontece assalto, esse tipo de coisa não. Eu gosto de morar aqui!*⁷⁸

Paulo Donizete, questionado sobre como foi a sua chegada em Uberlândia e como era a vida na nova cidade, estabelece uma relação entre sua chegada e a moradia para sua família, dando a ela uma maior importância em relação a outros aspectos, como o trabalho, por exemplo. Acredito que essa elaboração é realizada desta maneira pelo Sr. Paulo por não ter conseguido uma casa própria na “capital mineira”: *“Não demoro muito não [ele se refere a sua casa própria], por que mudei pra cá em 95, comprei a casa em 98, três ano. Coisa que em 20 anos não fiz em Belo Horizonte, não consegui fazê, mais difícil!”*⁷⁹

O motorista Paulo Donizete, ao narrar suas experiências ao chegar nesta cidade, caracteriza-as como difíceis devido a um valor criado sobre a sua posição de “pai de família” e ser o responsável pelo bem-estar de sua esposa e filhos. A interpretação criada pelo Sr. Paulo Donizete sobre a sua trajetória é realizada a partir da realidade social vivida na nova cidade, junto a tantos outros migrantes que chegaram a Uberlândia. Porém, a interpretação do motorista Paulo Donizete, como o próprio fato histórico, é algo subjetivo (pessoal), pois como nos esclarece Alessandro Portelli: *“A história oral e as memórias não nos oferecem um esquema de experiências comuns, mas sim um campo*

⁷⁷ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada 20/10/2005.

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Ibid.

de possibilidades compartilhadas, reais ou imaginárias.”⁸⁰ Dessa forma, a fala do Sr. Paulo expressa um viver histórico dentro de um meio social experimentado também por outros sujeitos históricos.

O alto número de migrantes, a falta de estrutura da cidade e a precariedade de vida de milhares de pessoas são noticiados pelo jornal *Correio do Triângulo*, nos anos 90, demonstrando de certa forma, a realidade em que viveu o motorista Paulo Donizete.

*A falta de moradia é o principal obstáculo para os milhares de migrantes que todos os anos procuram a cidade em busca de trabalho (...) O número de atendimento no Núcleo de Migrantes cresce ano a ano, embora cada vez menos quem vem pra Uberlândia em busca de vida melhor aqui consiga estabelecer. Desde o ano de 1984, este dado vem sendo constatado por técnicos do núcleo para quem, mesmo neste período de recessão é mais fácil arrumar um emprego na cidade do que uma casa para morar. Só este ano cerca de 8 mil pessoas passaram pelo núcleo para procurar emprego, buscando atendimento médico ou até mesmo de passagem para outros estados. Entretanto boa parte das pessoas atendidas pelo serviço confessa ter procurado Uberlândia por achar a cidade atrativa (...) Além das dificuldades naturais de quem chega à cidade á procura de trabalho e no caso do núcleo de migrantes o seu público é todo de pessoas de baixa renda, Uberlândia não dispõe de meios pra receber por um tempo maior quem se propõe a tentar a sorte aqui. (...)*⁸¹

A imprensa, como discutido, é uma instituição/empresa que assimila interesses de diversos grupos da cidade, colaborando para a manutenção ou mesmo edificação de projetos e idéias políticas. Dessa forma, a reportagem acima do jornal *Correio do Triângulo*, além de trazer-nos um fato histórico - falta de moradia -, contribui para atenuar o poder atrativo da cidade apontando alguns obstáculos no estabelecimento de migrantes nesta cidade.

As entrevistas realizadas para esta pesquisa levaram-me a realizar a seguinte interpretação: os trabalhadores do transporte coletivo urbano que escolheram a cidade de Uberlândia para morar entendem que encontraram o sucesso nesta cidade, exercendo nela as profissões de motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano da cidade, correspondendo à expectativa tão sonhada de uma vida melhor, como afirma o motorista Paulo Donizete “(...) gosto daquele serviço, pretendo aposentar ali, eu vou fazê de tudo pra aposenta ali! (...)”⁸²

⁸⁰ 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, nº 02, p. 59-72, 1996, p. 72.

⁸¹ MORADIA: O GRANDE PROBLEMA DE QUEM VEM PARA UBERLÂNDIA. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, 4 de janeiro de 1991, p. A-9

⁸² Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada dia 20/10/2005.

Expectativa correspondida também pela cobradora Maria Gersoni, que conseguiu o emprego como cobradora depois de alguns anos como diarista e faxineira de ônibus pela Auto Viação Triângulo:

*Ai tem gente que falá que como é que pode trabalhar em um escritório? Tá tudo bem! E aí de repente “nossa você foi trabalhar com detetive particular?” Mas fui! Aí de repente, se você tem estudo a tendência, é só crescer, é só você subir! Por que todas as chances de trabalho vai tá ali. Só que tem uma hora que você não dá conta de acompanhar o mercado de trabalho, que foi o meu caso. E ...de no Centro Odontológico de uma auxiliar de escritório, uma secretária de detetive, ir ser faxineira, diarista tem uma diferença enorme, quer dizer meu sonho parou! Você entendeu? Aí de diarista eu entrei na Auto Viação Triângulo. Quer dizer, eu, o meu sonho era ter a minha carteira assinada, ter férias, décimo terceiro, convênio, ter assim todos benefícios que todo cidadão tem direito. O meu direito de cidadão, de cidadã, de uma pessoa trabalhadora, com os meus 39, 40 anos...*⁸³

A cobradora começou trabalhando como faxineira de ônibus na Auto Viação Triângulo. Com estas palavras acima ela atribuiu um grande valor ao seu emprego que possibilita ter uma vida digna com acesso a direitos básicos de um trabalhador. O exercício de cobradora de ônibus, neste sentido, torna-se algo muito importante em sua vida por representar o seu retorno ao mercado de trabalho. No meu entender, Maria Gersoni sente-se orgulhosa pelo trabalho que exerce por representar uma maneira de viver e manter-se na cidade e, acima de tudo, de ser uma trabalhadora reconhecida pelos direitos trabalhistas.

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 um certo sentido de realização se comparado às suas vidas anteriores.

Dentro do universo de realização que demonstram ter encontrado na cidade de Uberlândia, os trabalhadores do transporte coletivo entrevistados apontam situações e aspectos que remetem-nos a observar um outro lado dos viveres construídos nesta cidade. As narrativas trazem uma contraditoriedade nas informações e formulações que os narradores constroem sobre os seus viveres. Isso acontece dessa forma por serem os entrevistados pessoas, ou seja, sujeitos históricos, como afirma Khoury:

⁸³ Entrevista realizada no dia 18/03/2006, com a cobradora Maria Gersoni.

*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.*⁸⁴

Os moradores/sujeitos não são pessoas coerentes em suas idéias, 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.

Nesse sentido, os motoristas Emídio dos Santos, Paulo Donizete e os cobradores Osvaldo Conceição e Maria Gersoni, ao mesmo tempo em que apontam aspectos que sustentam a interpretação de que são trabalhadores realizados profissionalmente, trazem outros pontos que mostram caminhos divergentes de análise, que sucumbem à idéia dos projetos de vida realizados nesta cidade.

O trabalhador Osvaldo Conceição de Souza, a partir de sua função como cobrador de ônibus pela empresa Transcol, faz uma comparação sobre a cidade de Uberlândia quando chegou em 1984, e nos dias atuais: *“Nessa época [1984] era muito diferente do que é hoje. A cidade de Uberlândia quase dobrou a população da época que viemos pra cá hoje. Na época era muito melhor que hoje! Hoje..., não sei! Parece que não cresceu de acordo com o tanto de gente que veio pra cá.”*⁸⁵

Senhor Osvaldo destaca o crescimento populacional de Uberlândia em um período de vinte anos que o cobrador caracteriza como desorganizado e desordenado, o que o faz valorizar Uberlândia quando tinha um menor número de habitantes - talvez por guardar semelhanças com a cidade de Santa Vitória, onde vivia anteriormente. O cobrador dá uma explicação e aponta o problema dessa desorganização: *“Assim não trabalhou organizando, esperando, esperando o tanto de gente que veio pra cá, não teve controle. Tinha que ter controlado as pessoas que vieram pra cá, por que veio muita gente pra cá.”*⁸⁶ Nessa vinda de pessoas de outras localidades para a cidade, a imagem construída do eldorado, com oportunidades para todos – visão propagandeada nas matérias dos jornais e divulgada nas notícias cotidianas entre amigos e parentes- contribui na formação de uma visão positiva de Uberlândia que seduziu também pessoas simples.

⁸⁴ KOUHRY, Y. Narrativas Orais na investigação da História Social. **Projeto História 22**. São Paulo: Educ, 2001. p. 80

⁸⁵ Entrevista com Osvaldo Conceição de Souza, realizada no dia 09/10/2005.

⁸⁶ Ibid.

O cobrador aponta uma insatisfação e as dificuldades em viver em uma cidade populosa, e sente que esse problema traz uma má qualidade de vida. Sr.º Osvaldo destaca esse problema a partir de uma visão bastante particular. Quando relata a desorganização e o grande número de habitantes, ele fala a partir da sua posição de cobrador de ônibus que vive e observa um transporte coletivo urbano desorganizado e que não consegue atender satisfatoriamente a população. Este fato pode ser destacado de sua própria fala através de acontecimentos corriqueiros da sua profissão. Quando perguntado sobre a linha de ônibus em que trabalhou que mais transportava pessoas, ele responde que foi a linha do Sistema Integrado de Transporte T-120 Umuarama-Luizote/Luizote-Umuarama:

*Trabalhei nessa linha. Já deu quase uns mil passageiro em um sábado que eu trabalhei lá. (...) Quando tava faltano ônibus, quando quebra, acumula mais gente, os passageiro fica nos ponto esperano. Aí não vem um, aí embarca naquele que vem. (...) Aí os ônibus vem cheio, lotado, passa cheinho, cheinho! E os ponto lotado de passageiro esperando embarcar.*⁸⁷

A linha citada pelo cobrador Osvaldo tem um grande percurso na cidade. O ônibus inicia a sua volta no bairro Luizote de Freitas, na região oeste da cidade, passa pelo Terminal Central e segue rumo ao bairro Umuarama, ao norte, onde há um outro Terminal de ônibus.

Osvaldo Conceição constrói uma relação da cidade com o transporte coletivo urbano marcada por uma grande desorganização, representada na falta de ônibus e na quantidade de pessoas que dependem do transporte e vivem grandes dificuldades para transitar no espaço urbano.

A cobradora de ônibus pela Auto Viação Triângulo Maria Gersoni tem uma percepção sobre a cidade semelhante à de Osvaldo Conceição. Ela realiza também uma avaliação comparativa sobre a cidade de Uberlândia: “Assim eu acho que tem uma grande diferença! (...) Ela expandiu. Eu acho que em outros tempos Uberlândia já foi uma cidade pacata, mais gostosa ... hoje em dia tá uma violência!!!”⁸⁸

A cobradora percebe o crescimento da cidade devido a sua profissão, que exige o percurso pelos bairros e ruas mais distantes que compõem o espaço urbano. Provavelmente, ela não teria esta mesma observação na sua profissão anterior, a de auxiliar de contabilidade. Por todos os bairros que trabalhou como cobradora de ônibus,

⁸⁷ Entrevista com Osvaldo Conceição de Souza, realizada no dia 09/10/2005.

⁸⁸ Entrevista realizada com Maria Gersoni, no dia 18/03/2006.

Maria Gersoni sente falta de modos de viver de cidades pequenas, como a hospitalidade e a familiaridade entre moradores: “(...) *Uberlândia eu não acho ela assim... eu não acho ela aconchegante! Não! Onde você, todo mundo conhece todo mundo, acho que isso até nunca existiu, não é? Tipo, porque é uma cidade grande em ritmo de capital.(...)*”⁸⁹

O ritmo pacato e a tranquilidade que caracterizam a vida nas pequenas cidades não foram encontrados em Uberlândia por Maria Gersoni, e a sua profissão como cobradora de ônibus veio a contribuir para afirmar e constatar essa realidade na cidade, por proporcionar a ela noções concretas do extenso espaço urbano. Pelas centenas de ruas que andou, ela percebeu bruscas diferenças nos modos de viver que tinha em Santa Vitória.

Maria Gersoni, junto à essa percepção, destaca a violência em Uberlândia vivida em roubos e assaltos realizados aos ônibus. Ela afirma que estes atos acontecem em determinados bairros da cidade, apontando assim as diferenças que observa nos locais que percorreu como cobradora.

A trabalhadora afirma que gosta muito de trabalhar, principalmente nas linhas que transportam muitos passageiros pagantes, ou seja, usuários que entram pela porta próxima ao motorista e que devem pagar a passagem ao cobrador:

*(...) Adoro fazer a linha Canaã (T-102 Terminal Central- Canaã) por incrível que pareça, eu gosto! Gosto de fazer linha que dá muita gente, sabe? A minha (A-335 Terminal Santa Luzia- Aurora) é mais retorno. Eu estou trazendo as pessoas que foram trabalhar de manhã. Ela é retorno. O total financeiro do Aurora, eu falo se eu fosse depender dele...eu ia morrer de fome, não ia dá!Então o São Gabriel (A-339 Terminal Santa Luzia- São Gabriel) eu não gosto, porque eu simplesmente não sirvo aqui, eu não conheço os passageiros, porque eu trabalho lá só três domingos. Entendeu? Eu não sou fixa lá. O que acontece: eu já fui assaltada lá duas vezes. Você entendeu? (...)*⁹⁰

Maria Gersoni destaca a violência, a sua estranheza e a não familiaridade com o bairro e, sobretudo, com os moradores. Dessa maneira, ela diz que a sua profissão de cobradora de ônibus necessita da criação de laços de amizade e de uma rotina baseada no companheirismo com os moradores do bairro que utilizam os ônibus, “(...) *porque eu gosto do Aurora? Porque eu conheço os passageiros. Todos! Eu sei te falar onde cada*

⁸⁹ Entrevista realizada com a cobradora Maria Gersoni, no dia 18/03/2006.

⁹⁰ Ibid.

*um desce, (...) o horário que ele pega o ônibus. Entrou um estranho, eu sei que não é da linha. Eu sei que não é meu passageiro.”*⁹¹

As dificuldades das profissões de cobrador e motorista encontradas por esses trabalhadores mantêm diferenciações mesmo dentro de um veículo, onde cada qual ocupa uma posição, seja no volante – em muitos ônibus ao lado do motor que expande calor e ruídos - ou na poltrona frente ao caixa – local para guardar o dinheiro das passagens pagas pelos usuários- havendo abaixo a catraca que registra a quantidade de passageiros pagantes e os não pagantes (como funcionários das empresas de transportes e pessoas isentas do pagamento da passagem).

Paulo Donizete comanda ônibus da Auto Viação Triângulo, ou seja, é um motorista, e nesta função aponta algumas dificuldades da profissão que estão relacionadas às diferenças que possuem os bairros da cidade de Uberlândia.

Quando perguntado sobre prováveis diferenças que poderiam existir entre os bairros em que já trabalhou em Uberlândia, Paulo Donizete faz referências às estruturas das ruas e avenidas dos bairros:

*Morumbi é bom! Porque é um bairro muito plano, não tem morro, não. Lá é mais avenida, quase não tem morro. Agora tem outros bairros que eu não gosto de fazer, que já fiz e faço se for preciso (...) Canaã, Jardim das Palmeiras não gosto de fazê (...) são bairros que você chega lá, é diferente, do que você tá acostumado. Até acostuma, lá! Já fiz muitos bairros: São Gabriel é complicado de fazer! (...) É porque é muita rua, você entra numa, sai em outra e vai em outra!*⁹²

Paulo Donizete aponta estas diferenças nos bairros que estão relacionadas às várias manobras que deve realizar: “*Você quase fica tonto de dar tanta volta, é muito cansativo!*”⁹³ O motorista revela assim o cansaço e a fadiga que vive no trabalho ao dirigir em determinados bairros da cidade, além de lidar com as estruturas de ruas estreitas e inclinadas. Destaca também os assaltos que estão quase se tornando rotina na vida do motorista e de outros colegas de trabalho. O Sr.º Paulo narrou várias histórias sobre assaltos, transparecendo as aflições que acompanham o trabalho de motoristas e cobradores da cidade:

Já fui assaltado duas vezes e tenho um colega meu que já foi assaltado quatorze vezes. Os assaltantes vão direto no cobrador: ‘É um assalto!’ Você não pode reagir! Um

⁹¹ Entrevista realizada com a cobradora Maria Gersoni, no dia 18/03/2006.

⁹² Entrevista realizada com o motorista Paulo Donizete, no dia 20/10/2005.

⁹³ Ibid.

colega nosso no Seringueira foi tocá o carro, ele era marinheiro de primeira viagem, segundo dia na linha, segundo dia no emprego. Entrou dois ladrão no ônibus, ele não sabia, pensô que era passageiro, entrô e fechô a porta, arrancô: ‘Ô! Motorista!’ Mandaram o revolver na cabeça dele. ‘Você não arranca não!’ Falou desse jeito com ele! Que gelada! Ele levou oito ponto na cabeça. E o outro com revolver no cobrador. Aí ele ficou desesperado, sabe! A Cida ali cobradora, fizeram roleta russa com ela, pois a bala no revolver rodava, mirava na cabeça dela e atirava. Fez quatro vez e não saiu. Aí foi Deus! Fazê roleta russa quatro vez e não sai!? Porque não era hora de morrer! Eu acho que uma pessoa faz isso comigo, eu pulo nele com arma e tudo, mas ela falou pra mim que não tinha jeito, um tava com revolver nela e outra no motorista. Se você pulasse, o outro matava o outro.’⁹⁴

As situações de violência produzem momentos de tensão com a possibilidade de até mesmo perder a vida durante o trabalho. Os assaltos são mencionados e relatados por todos os trabalhadores entrevistados, sendo algo que faz parte do cotidiano destes trabalhadores. O motorista Paulo Donizete, ao narrar e refletir sobre os assaltos que já passou, faz a seguinte avaliação: “(...) Então tem o lado bom e o lado ruim. O lado bom é que todo dia, 13:20, 14:00, eu tô em casa para almoçar, fico o resto da tarde vendo televisão, descansando com a família, ou fazendo alguma coisa, porque às vezes tem que sair, sair com os meninos. Tem que ir em lugar assim, a gente vai! Agora tem um lado ruim, que é esse lado negativo. Que tem que entregá pra Deus!”⁹⁵

Nesse sentido, o motorista destaca que o trabalho que realiza permite ter um tempo a mais para sua família e descansar durante parte do dia, sendo um aspecto que o faz valorizar o trabalho na empresa de transporte Auto Viação Triângulo. Por outro lado, Paulo Donizete afirma, com certa conformação, que os assaltos compõem o lado ruim da sua profissão e que tem que saber lidar com estes momentos.

As experiências vividas como moradores e trabalhadores na cidade de Uberlândia apontam esses aspectos discutidos neste capítulo, que demonstram contradições por eles dizerem que encontraram em Uberlândia melhores condições de vida e, ao mesmo tempo, demonstram que, na vida em Uberlândia, enfrentam dificuldades, como a de lidar com os assaltos e a violência dos assaltantes dentro dos coletivos.

Essas contradições são inerentes à própria vida das pessoas e elas as informam sobre os modos de trabalhar, de morar, de se relacionar dos seus habitantes. Quando nos debruçamos sobre ela, ultrapassamos a visão da cidade como espaço estático, para perceber diferenças e multiplicidades do que é viver a e na cidade. As narrativas

⁹⁴Entrevista realizada com o motorista Paulo Donizete, no dia 20/10/2005.

⁹⁵ Ibid.

ressaltam as relações estabelecidas e nelas emergem aproximação, satisfação, insubordinação e conflitos que nos chamam a atenção para a cidade como lugar das pessoas.

CAPÍTULO II

O TRABALHO NO TRANSPORTE COLETIVO DE UBERLÂNDIA

“Estamos transportando vida! É um transporte mais melindroso que carga perigosa. (...)”⁹⁶

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 consequentemente daqueles que o promovem, ou seja, que materializam a sua existência ao dirigir o ônibus e ao cobrar pela passagem.

Nesse sentido, o objetivo central deste capítulo é entender como se vêm constituindo os modos de trabalhar de motoristas e cobradores dentro das exigências das empresas de transporte 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.

Neste capítulo, 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.

⁹⁶Paulo Donizete, Motorista da Auto Viação Triângulo. Entrevista realizada no dia 20/10/2005.

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 idéia 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.⁹⁷

O texto, assinado por um engenheiro de segurança no trabalho, tem como objetivo –ao mesmo tempo– anunciar as medidas da empresa e convidar os leitores, trabalhadores da Transcol, para a XX Semana Interna de Prevenção de Acidentes do Trabalho (SIPAT), que se realizaria naquele mês de julho. 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.⁹⁸

Caiafa fundamenta suas idéias no pensamento de Karl Marx para afirmar 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

⁹⁷ MOURA, José. Segurança. Investimento certo. **Transcolito**, Uberlândia, nº 2, jun./jul. 2001, p.2.

⁹⁸ 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.

*produto – e portanto apropriação e lucro- se os lugares são vendidos e se os passageiros entram e compram ou alugam os lugares dos ônibus.*⁹⁹

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.

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!”*¹⁰⁰

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. Freiô 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.*¹⁰¹

⁹⁹ CAIAFA, Janice. Op. cit. p 45.

¹⁰⁰ Entrevista realizada com o motorista Paulo Donizete, no dia 20/10/2005.

¹⁰¹ Entrevista realizada com o cobrador Osvaldo Conceição de Souza, no dia 09/10/2005.

O cobrador esclarece estas questões com certa tranquilidade 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.”¹⁰²

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.”¹⁰³

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, como explica o cobrador da Transcol Osvaldo Conceição:

¹⁰² Entrevista realizada com o motorista Paulo Donizete, no dia 20/10/2005.

¹⁰³ Ibid.

*Aquilo (as duas pegadas ou dobras) é porque não tem como deixá o ônibus naquela linha trabalhá um período de 7 horas, às vezes, ele fica ali, perdeno tempo andano pra lá e pra cá vazio. Então os horários que dá menos gente não funciona. Duas pegadas funciona assim como reforço. Eu trabalhei um horário assim de pique, um horário assim que o pessoal vai trabalhá geralmente das 6:00 até as 8:00 da manhã, aí esse horário que vai mais gente trabalhá. Aí das 8:00 até 11:00 já não dá gente, o pessoal já tá tudo. Quem foi trabalhá já foi, quem não foi, vai faze outras coisas. Espera outro ônibus.*¹⁰⁴

Como explica o cobrador, 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. Saía 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.”*¹⁰⁵

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.”*¹⁰⁶

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.

Essa mesma avaliação é realizada pelo motorista da Transcol Roberto de Faria, com uma fala caracterizada pelo seu jeito extrovertido de ser:

¹⁰⁴ Entrevista com Osvaldo Conceição de Souza, realizada no dia 09/10/2005.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Ibid.

(...) *Por que o motorista e o cobrador de ônibus estressa? Ele tem facilidade de estressá. Ele tem motivos, tem aquelas pessoas que briga lá na casa deles, ele vai e descarrega no cobrador e motorista. Nós sabemos que muita das coisas, que nos ouvimos lá, nós não tem o direito de ouvir. Entendeu? Não tem nada a ver com o que nós tamo fazendo lá, e o cara vem e desconta na gente. A mulher com TPM, e vai virando um angu de gato, mas a gente tem que manter a nossa postura, nós não podemos perdê a estribeira, nós tem que manter aquela postura nossa. Por que às vezes cutuca a gente e não tem como reagir, eu perco um direito e ele tem razão. Aí vai gerando esse stress, aí vem a questão da violência, é cobrança... é muita fiscalização: fiscal da prefeitura, fiscal da empresa, é passageiro fiscalizando a gente...*¹⁰⁷

A narrativa do Sr. Roberto soma-se à do Sr. Osvaldo nos aspectos apontados, a respeito do que faz suas profissões serem sentidas como cansativas e “estressantes”. 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.*”¹⁰⁸

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, como afirmam o cobrador Osvaldo e o motorista Roberto.

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.

¹⁰⁷ Entrevista com o motorista da Transcol Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

¹⁰⁸ FIQUE ALERTA E SIGA BEM. **Transcolito**, Uberlândia, nº 16, out./nov. 2003, p.1. Esta regra foi colocada na primeira página do informativo junto a muitas outras regras como: “Atenção e calma no trânsito; Receber a passagem e registrá-la; Não acelerar os motores quando ligar o veículo pela manhã ” etc. Todas as recomendações são colocadas após o seguinte trecho: “O Projeto Prontuário tem como objetivo incentivar motoristas e cobradores da Transcol a trabalharem com mais empenho, garra, organização e dedicação. Companheiros motoristas e cobradores, fiquem atentos! Trabalhe com segurança, realize todas as suas obrigações e deveres com os clientes. Você é a imagem da empresa! O nosso sucesso depende de seu empenho...”

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*”.¹⁰⁹ Esses efeitos (agilidade e controle) são essenciais para garantir a rentabilidade da empresa.

¹⁰⁹ Bilhetagem Eletrônica: uma realidade em Uberlândia. **Transcolito**, Uberlândia, n.º 4, out/nov. 2001, p.1.

Bilhetagem Eletrônica Uma Realidade em Uberlândia



Os funcionários multiplicadores que receberam treinamento da Tacom.



Os motoristas Divaldo e Dioclécio repassando conhecimento para os



A Bilhetagem Eletrônica é um sistema informatizado de controle operacional de passageiros dentro do Sistema Integrado de Transporte – SIT, que será implantado nos terminais e a bordo dos ônibus urbanos.

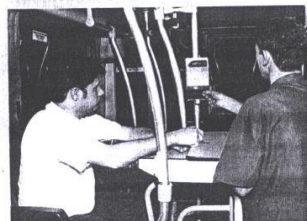
O Projeto de Bilhetagem visa facilitar e melhorar o atendimento aos clientes, proporcionando mais agilidade e controle no transporte urbano.

O treinamento para a operação do sistema já está sendo ministrado a todos os envolvidos no processo de bilhetagem. Para tanto, a empresa conta com a colaboração de multiplicadores treinados pela Tacom – empresa responsável pelo projeto – que estão repassando as instruções aos colegas.

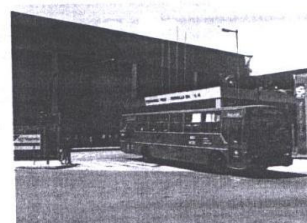
O sistema será introduzido gradativamente, iniciando-se neste semestre de 2001.

No primeiro momento, serão implantados os cartões para estudantes e funcionários das empresas de transporte coletivo urbano. Na próxima fase, os vales transporte, gratuitos e finalmente o passe popular – sendo este último, previsto para o ano de 2002.

Os
Smart
Cards -
Cartões
Inteli-
gentes
que se-
rão uti-
lizados
no Sis-
tema.



O Validador já implantado no ônibus, em experiência.



Os Terminais também estão recebendo adaptações para a implantação da Bilhetagem Eletrônica. FIG.

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

Esta página é construída por meio de um texto (imagens e escritos) onde são as fotografias que ocupam os lugares mais significativos, parecendo ter a função de “comprovar” os acontecimentos de forma única e incontestável. 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

peças 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 implantação das catracas eletrônicas ou validadores foi realizada pela empresa Tacom Engenharia e Projetos Ltda. A Tacom é uma empresa brasileira que desenvolve projetos para auxiliar no gerenciamento e controle financeiro do transporte coletivo através de equipamentos tecnológicos (catracas eletrônicas) que registram o faturamento do transporte. A Tacom, por meio de vendas destes equipamentos às empresas de transporte, já instalou esse sistema nas seguintes cidades: Salvador, Belo Horizonte, Recife, Teresina, Maceió, Uberlândia, Feira de Santana e Nova Lima.¹¹⁰

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.

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 sei 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.¹¹¹

¹¹⁰ Disponível em <www.tacom.com.br> acesso no dia 01/01/2007.

¹¹¹ Entrevista realizada com a cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni, no dia 18/03/2006.

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 trabalhadora narra com detalhes os momentos de apreensão e angústia que viveu em seu primeiro dia de trabalho como cobradora de ônibus. A experiência da Sr^a 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! (...)’*¹¹²

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.*¹¹³

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

¹¹² Ibid.

¹¹³ Entrevista realizada com o cobrador da Auto Viação Triângulo Nivaldo José de Souza, no dia 30/10/2005.

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.¹¹⁴ 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.”*¹¹⁵

A narrativa do Sr. Nivaldo José permite-nos um contato com suas emoções que estão marcadas pela insegurança por não saber lidar com a catraca eletrônica. Abre-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

¹¹⁴ PORTELLI, A. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História**. São Paulo: EDUC, nº. 14, p.25-39, fev. 1997.

¹¹⁵ Ibid., p.27.

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.¹¹⁶

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:

Os ônibus do transporte coletivo de Uberlândia passarão a contar a partir de abril com catracas eletrônicas, conforme divulgou o secretário Sérgio Attiê. A implantação do novo sistema, segundo ele visa melhorar tornando fácil e mais rápida a operação dos coletivos na cidade. (...) Outra vantagem citada é que o sistema facilita um eficiente dimensionamento da frota, além de proporcionar dados fiéis quanto as necessidades dos usuários e deficientes físicos. Toda frota do transporte coletivo receberá o sistema de bilhetagem eletrônica. As empresas concessionárias já começaram a instalação do equipamento (...) Sérgio Attiê assegura que todo o processo está se desenvolvendo em consenso com o sindicato da categoria. 'Precisamos da figura do cobrador para que o sistema funcione, ele será como um fiscal, pois existe o risco de alguns passageiros pularem a catraca. Evitar que isso aconteça não pode ficar por conta do motorista', explicou.¹¹⁷

A reportagem, no ano 2000, aponta que 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.

¹¹⁶ ÔNIBUS URBANOS DA TRASNCOL VÃO TER CATRACA ELETRÔNICA. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, 17 de setembro de 1993, p. 10. Grifo meu. A instalação das catracas eletrônicas nos ônibus da cidade iniciou de fato, somente a partir do ano de 1999.

¹¹⁷ ÔNIBUS VÃO CONTAR COM CATRACAS ELETRÔNICAS. **Correio**, Uberlândia 15 de fevereiro de 2000, p. B-8.

A reportagem do jornal *Correio* apresenta alguns aspectos que são apontados como benefícios proporcionados aos usuários como: eficiência, facilidade e rapidez na operacionalização do transporte. Ela, no entanto, não coloca que são as empresas de transporte as reais beneficiadas pelas catracas eletrônicas ao ter dados fidedignos 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. (...)*¹¹⁸

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

¹¹⁸ ÔNIBUS TERÁ BILHETAGEM ELETRÔNICA EM AGOSTO. **Correio**, Uberlândia, 14 de julho de 2001.p. A-7 Cidades. O impacto da utilização desse equipamento nos ônibus que percorrem a cidade, estendeu-se a outros trabalhadores, além dos cobradores e motoristas, aos vendedores ambulantes. Estas pessoas trabalhavam na compra e venda de vales-transportes em praças e ruas, conseguindo mínimos lucros sobre a mercadoria comercializada, o vale-transporte. Essa forma de comércio proporcionava prejuízos ao empresariado do setor com falsificações que escoavam através deste comércio, além da perda de vendas, pois os comerciantes vendiam à preços mais baixos.

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 dando curso, veio orientando os cobrador como funcionava direitinho, no começo foi difícil.¹¹⁹

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

¹¹⁹ Entrevista com o cobrador Nivaldo José de Souza, realizada no dia 30/10/2005.

*carro deixar uma criancinha pra trás (...) Tem que ter muita atenção, muito cuidado, principalmente que o cobrador tem que ter.*¹²⁰

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 (...)”*¹²¹

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 entrá na manobra lá pra passá pra motorista ainda, se der tudo certo, eu pretendo. Já passei minha carteira pra ‘D’, pretendo passá pra manobra, pra ser motorista ainda, se der tudo certo.*¹²²

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

¹²⁰ Entrevista com o cobrador Nivaldo, realizada no dia 30/10/2005.

¹²¹ Entrevista realizada com o cobrador Osvaldo no dia 09/10/2005.

¹²² Ibid., Nivaldo José, realizada no dia 30/10/2005.

direta que quase sempre há esse desejo entre os cobradores: “*Porque o salário é melhor... O cobrador ganha menos, o motorista ganha mais.*”¹²³ 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.

Maria Gersoni, em sua narrativa, diferencia-se do cobrador Nivaldo. Ela não demonstra intenções em tornar-se motorista de ônibus, por esta função não ser normalmente realizada por mulheres, existindo assim uma norma cultural que relaciona a função de motorista de ônibus à figura masculina.

A direção de um grande veículo, que aparentemente exige força e atos cuidadosos no transporte de pessoas, é um trabalho quase sempre direcionado aos homens, não sendo uma função cabível às mulheres, que podem até realizar o trabalho de cobrança de passagens dos usuários. Neste sentido, a cobradora Maria Gersoni não traz em sua fala qualquer iniciativa futura de tornar-se motorista de ônibus, como demonstra o cobrador Nivaldo.

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. È 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?’¹²⁴

A cobradora afirma viver momentos no cotidiano do transporte que exigem uma postura serena e equilibrada frente às atitudes imponderadas dos usuários dos ônibus,

¹²³ Entrevista realizada com o cobrador Nivaldo José de Souza, no dia 30/10/2005.

¹²⁴ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

não podendo de forma alguma reagir nos mesmos padrões, pois como ela afirmou: “(...) *mesmo você sendo maltratado, você tem que ser educado.*”¹²⁵ 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:

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.*¹²⁶

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.

¹²⁵ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

¹²⁶ BARBOSA, Adão dos Reis. O real valor do dinheiro. **Transcolito**, Uberlândia, nº. 11. Dez/Jan. 2003, p.2. Esta redação aparece em uma coluna, onde existem as seguintes informações: a redação foi desenvolvida no Telecurso 2000, pelo motorista Adão dos Reis, com a orientação da professora Daniela Maria Barbosa que tinha o objetivo “de levar o aluno ao exercício da reflexão com uma postura crítica em relação ao meio que vive”, segundo a publicação do informativo Transcolito.

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, no entanto, 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.*¹²⁷

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.*¹²⁸

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

¹²⁷ Entrevista realizada com o motorista Paulo Donizete, no dia 20/10/2005.

¹²⁸ Ibid.

*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?*¹²⁹

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 motorista da Transcol José Roberto de Faria reforça essa interpretação, afirmando que a responsabilidade é algo essencial em um motorista, por ter sobre os seus cuidados milhares de vida:

*Olha, eu vou ser sincero com você, eu...no lado da responsabilidade eu fico assim: poxa vida como é que aquelas pessoas tão sentada ali, eu olho uns tá dormindo, outros tá conversando, então é uma confiança que eles depositam na gente! E isso é uma coisa boa, agora se existe essa confiança é porque a gente fez por merecer ela. A gente passa pro passageiro: 'aquele motorista ali não tá embriagado, ele não tá por efeito de qualquer substância tóxica, qualquer coisa'. Uma pessoas dorme uma noite mal dormida, você olha pro semblante dela, conta. Então eu acho que boa parte dessa confiança que esses passageiro tem é devido a nós mesmos mostrar pra ele aparentemente, no dia-dia nossa convivência com ele. Agora pra mim é um privilégio muito grande...eu não...não vou falar pra você que eu me sinto na mesma responsabilidade que um piloto de avião. Tenho aquele prazer, como se eu tivesse pilotando uma aeronave, não tem diferença nenhuma.*¹³⁰

A questão da responsabilidade é apontada nas narrativas, tanto de Paulo Donizete como de José Roberto, mostrando que existe uma preocupação dos dois motoristas em transportar pessoas, exigindo assim atos cuidadosos ao dirigir um ônibus. O motorista José Roberto coloca outras questões que envolvem os motoristas de ônibus.

*(...) Eu vejo que os motoristas são grandes responsáveis pelo deslocamento de qualquer tipo de coisa que você pensa: seja de pessoa, seja de cargas...é tudo! Aonde tem um deslocamento de alguma coisa hoje tá o motoristinha lá, seja de van, de carreta de..., caminhonete, eles estão lá. Então, resumindo, ele tem grande importância hoje dentro, não vou dizer, só no Brasil, no mundo, ele tem grande importância, às vezes a gente costuma comentar com os nossos colegas, nós não sabemos o valor que nós temos, nós não temos essa idéia dos nossos valores, da nossa utilidade...(.)*¹³¹

Com a fala desinibida e com uma grande facilidade em articular palavras e frases, o motorista de ônibus e ex-caminhoneiro José Roberto demonstra ter uma visão

¹²⁹ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

¹³⁰ Entrevista com o motorista da Transcol José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

¹³¹ Ibid.

sobre a sua profissão que muito se aproxima das matérias publicadas no Dia do Motorista – 25 de julho-, como esta da década de 80:

*Toda pessoa que você transporta, no volante de um de nossos ônibus, em meio a um trânsito envenenado, queira ou não, a vida dela está em suas mãos. E você na transporta só uma, mas centenas e até às vezes mais de mil pessoas por dia, porque é motorista de lotação urbana. A sua classe é a que mais tem responsabilidades sobre nossas vidas. Daí a sua grande importância e o seu grande valor. E por ser motorista de ônibus, direta ou indiretamente, todos lhe confiam suas vidas. Consciente ou inconsciente não importa. O fato é que confiam. Você é grande mesmo, caro amigo! Grande na sua posição social, grande na sua profissão, grande na sua responsabilidade. Por tudo que você é, nos lhe valorizamos e parabenizamos neste seu dia. Transcol – Transportes Coletivos Uberlândia.*¹³²

Além da aproximação que existe entre a valorização que José Roberto proporciona aos motoristas com aquela ressaltada pela homenagem citada acima, ele afirma ainda que não existe entre os próprios motoristas uma valorização do trabalho. Os motoristas do transporte coletivo urbano não reconhecem a importância da função que realizam, pois os ônibus tornam-se essenciais na promoção da circulação dos trabalhadores da cidade, ou seja, são trabalhadores transportando trabalhadores. Pois, os usuários dos ônibus são, em maioria, trabalhadores que necessitam do transporte para chegarem ao trabalho e não têm condições de adquirirem veículos particulares.

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.

A antropóloga Janice Caiafa discute as origens e os problemas da utilização excessiva dos automóveis particulares em nossas cidades, que ela considera como espaços privados, por justamente dar margem e abrir espaços (viadutos, ruas e a diminuição de calçadas) em prol dos pequenos, mas milhares de automóveis de passeio. Como coloca a autora:

A falta de uma ética de trânsito faz pesar a balança do poder para o lado dos já poderosos, numa luta desigual. Além disso, dar prioridade aos veículos é favorecer os mais ricos, aqueles que podem comprar um automóvel. É favorecer os veículos coletivos apenas em parte, porque estes agredem menos na medida em que ocupam relativamente menos espaço viário. Os investimentos monumentais aqui e nas cidades brasileiras em geral, em viadutos e autovias, são destinados aos automóveis e não aos ônibus. (...) É o excesso de automóveis que causa congestionamento e é a presença do automóvel que

¹³² VIDAS E MAIS VIDAS EM SUAS MÃOS DIARIAMENTE. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 25 de julho de 1986.

*trabalha contra o pedestre- que em geral é também usuário de transporte coletivo- na organização do trânsito e no estabelecimento das prioridades para o investimento.*¹³³

Em uma vida urbana em que os automóveis particulares ocupam posição de privilégio em relação ao transporte coletivo, aquelas pessoas os conduzem em um trabalho árduo, marcado por atividades repetitivas, parecem não ter qualquer significância. 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. Esta parece ser uma avaliação contraditória se considerarmos as homenagens publicadas pela imprensa no dia do motorista, contradição que se explicita quando analisamos o papel desse trabalhador no movimento financeiro das empresas.

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 serviço 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.*¹³⁴

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 “*serviço 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,

¹³³ CAIAFA, Janice. Op. cit. p. 24.

¹³⁴ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

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.

As greves, ao longo de momentos históricos diferenciados, quase sempre surgiram como uma arma poderosa dos trabalhadores na reivindicação de seus direitos, como uma demonstração de força e união. No entanto, entre os trabalhadores do transporte coletivo desta cidade parece não ser uma forma eficiente de luta política.

Através de algumas análises e reflexões sobre as narrativas dos trabalhadores entrevistados, pode-se afirmar que as greves dos trabalhadores do transporte vêm se consolidando como uma prática negativa entre motoristas e cobradores. Esta afirmação se baseia não só no que os jornais vêm apontando ao longo dos anos pesquisados, mas também nas próprias narrativas dos trabalhadores do transporte coletivo entrevistados:

*(...) Ah, greve!? Geralmente assim eu deixo correr, se tiver acontecendo lá, eu não gosto de participar não, tem gente que tem intenção de fazer ruaça, bagunça e eu não sou de fazer bagunça, a greve eu não acho de acordo, não. Resolve nada, resolve não...geralmente vem o tanto que eles quer paga mesmo...*¹³⁵

A cobradora Maria Gersoni, como o cobrador Osvaldo Conceição, afirma não gostar de participar das greves apesar de entendê-las como um direito seu enquanto trabalhadora, além de afirmar que elas realmente acontecem na cidade.

(...) Então tem greve? Tem! Nunca participei. Nunca. Não sei te falar o que é greve, é porque (...) é porque assim, a gente, por exemplo, amanhã tem greve, mas não pará as frotas tudo. Nunca pará as frotas tudo! Então tem sempre o Aurora, por exemplo, que é a linha que eu faço, que vai e que são normalmente três ônibus, o dia todo, aí depois das 17:00 h entra mais um, aí parece que fica quatro. Então vai rodar os quatro, os três? Não, roda dois. Então quer dizer, eu tô no meu horário normal. A gente não sai da escala só porque tem uma greve. Participo de greve? Participar de greve acho que é um direito de todo trabalhador, né? Eu pessoalmente não gosto e nunca participei. Já trabalhei, ou me apresento, na garagem, ou no terminal. Eles sabem que eu tô ali.

¹³⁵ Entrevista realizada com o cobrador Osvaldo Conceição de Souza, no dia 09/10/2005.

*Precisando de uma cobradora lá no Canaã, então você tá aqui, você vai prá lá. Vou trabalhar normal, você entendeu? Então é assim.*¹³⁶

A narrativa da cobradora mostra sua posição enquanto trabalhadora durante uma greve. Ela diz exercer sua função normalmente, afirmando nunca ter participado de uma paralisação. A fala de Maria Gersoni, no entanto, deixa-nos sinais de sua observação da realidade vivida, não negando a participação efetiva de outros colegas de trabalho que utilizam o direito de todo trabalhador, a reivindicação por meio da paralisação de suas funções.

As entrevistas dos trabalhadores realizadas para o desenvolvimento desta pesquisa não atestam a participação efetiva destes motoristas e cobradores em greves surgidas na cidade. Elas retratam a posição de indiferença dos entrevistados. As narrativas, no entanto, possibilitam-nos a visualização de outras posições praticadas por outros trabalhadores que participam da mesma realidade dos entrevistados, mas com outras práticas políticas.

O cobrador da Auto Viação Triângulo Nivaldo José coloca a sua posição: “As greves eu não participo. Porque eu não gosto de greve e aqueles que participa passa uns três meses depois da greve, eles começa a mandá embora aqueles que participou da greve” .¹³⁷ A narrativa do Sr. Nivaldo não se diferencia da cobradora Maria Gersoni, que nega a sua participação em greves, mas denuncia a perseguição da empresa àqueles que têm uma prática efetiva, constituindo, assim, uma forma de coação a outros trabalhadores.

A postura do Sr. Nivaldo de trabalhador eficiente e correto em suas atitudes, discutida anteriormente, não proporciona margem para visualizá-lo como um trabalhador com atitudes reivindicatórias precisas e participação em movimentos grevistas.

O motorista Roberto de Faria demonstrou - em uma fala tão espontânea e desenvolta na entrevista a ponto de terem sido necessárias duas fitas para registrá-la - um ponto de vista mais conservador no que diz respeito às greves. Quando pergunto sua opinião sobre as greves e a respeito de sua participação nelas, ele responde da seguinte forma:

Eu sou aquele que fica mais ou menos em cima do muro. Mais a greve nós sabemos que é um direito do trabalhador. Eu, por exemplo, eu falo pra você, eu não participo de greve, mas sou filiado ao sindicato. Aí se fala, mas de que lado você tá? Eu fico do lado

¹³⁶ Entrevista realizada com a cobradora Maria Gersoni, no dia 18/03/2006.

¹³⁷ Entrevista com o cobrador Nivaldo José de Souza, realizada no dia 30/10/2005.

*que tá certo. Eu acho o seguinte: se a empresa também não tiver retorno, como que vai ficar isso pra gente? Por que nós vivemos numa corrente. A empresa tem que lucrar e eu tenho que torcer pra isso! Eu tenho que torcer pra ela lucra. Não é pra ela quebrar! Porque se ela quebra, ela vai despejar 1.000 e tantos pais de família que sobrevive disso. Porque eu não tenho essa imagem, eu sobreviver do meu patrão! Nós sobrevivemos do passageiro! O cliente é o nosso passageiro. Nós melhorando pra ele, nós vamo ter retorno, meu patrão vai ter retorno. E a empresa vai crescer, vai contratar, vai renová a frota...a imagem que eu tenho é essa, agora é...tá atrelada que? Só ao meu patrão? Não, eu tenho que contribuir, fazê a minha parte, a Prefeitura tem que fazê a parte dela, o SIT tem que fazê, é um envolvimento pra que isso tenha êxito. Mais é isso aí!*¹³⁸

A fala do Sr. Roberto de Faria contribui para a constituição imagética da empresa “familiar” e ele parece não se ver como um trabalhador, mas como um verdadeiro “colaborador” para o sucesso da empresa. Sua fala é um exemplo de como os discursos políticos e econômicos do neoliberalismo engendram-se nas empresas de transporte,¹³⁹ onde há o objetivo de se colocar os trabalhadores como grandes interessados no crescimento econômico da empresa, elevando assim sua produtividade. A eliminação dos lados em oposição, trabalhadores e patrões, criam a idéia de que todas as pessoas estão igualmente interessadas em um bem comum, que é a empresa. O local de trabalho deixa de ter cunho exploratório para ser onde se colabora mutuamente para o seu desenvolvimento.

Para Roberto de Faria, sua participação em movimentos grevistas seria algo quase inadmissível. Mesmo assim, quando ocorre uma greve deve-se, segundo o motorista, seguir formas pacíficas e ordeiras de reivindicação:

*Não, eu não participo de greve. Eu...a questão da greve é seguinte: eu sou um cara, eu sei fazer greve! Eu sei! Eu não vou lá pega o ônibus pra trabalhar! Eu não vou pra praça, fazer motim. Furá pneu de ônibus. Eu acho, se eu partir do momento que eu não vou pegá pra trabalhar, a greve é 100%, ela é pacífica! É um direito que eu tenho! Entendeu? A única coisa que eu acho injustamente na questão da greve é que ela poderia ser evitada.(...)Então, eu acho, se a greve for feita dentro do padrão, ela portanto é legal, é uma coisa que existe na lei. Tem hora que eu sou em desacordo com o sindicato, apesar de eu ser filiado, eu sou em desacordo, porque uma greve primeiramente nós temo que ir lá no início e falar assim: “ Bom, então nós entramos em negociação com a empresa, nós vamo fazê um comunicado à população. Como é que mostra pra população, como tá o andamento dessa greve, ‘nunca para os ônibus todos’. Entendeu? Só a greve organizada, pacífica, sem..., entendeu? Uma coisa de qualidade!*¹⁴⁰

¹³⁸ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

¹³⁹ 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. A pesquisadora aborda a questão da implantação de políticas de qualidade em uma empresa, buscando os efeitos destas nas vidas dos motoristas.

¹⁴⁰ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

Além de explicitar sua própria posição política enquanto trabalhador, o motorista trata em sua fala da existência de alguns projetos de grupos políticos da cidade relativos às greves dos trabalhadores e aos valores das tarifas do transporte coletivo em Uberlândia. O Sr. Roberto levanta uma questão preocupante que parece acontecer na cidade de Uberlândia, envolvendo trabalhadores, o Sindicato da categoria (Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Rodoviário de Uberlândia) e as empresas de transporte urbano da cidade.

O motorista da Transcol afirma que “(...) *a gente percebe hoje que as greves são feitas, tem hora que a empresa tem mais interesse em nós fazê a greve do que nós mesmos fazê ela (...)*” ¹⁴¹ As greves no transporte têm acontecido anteriormente ao aumento de tarifas, e este tem sido justificado por reajustes salariais reivindicados pelos trabalhadores durante as manifestações. Dessa forma, observamos não greves de trabalhadores, mas sim incentivadas pelas empresas do transporte para o acréscimo da tarifa.

Através da pesquisa nos jornais *Correio de Uberlândia* e *Primeira Hora* é possível realizarmos algumas relações nas décadas de 1980, 1990 e nos primeiros anos de 2000 que, ainda que de forma limitada, permitem-nos uma reflexão sobre o problema levantado pelo motorista José Roberto de Faria.

O quadro abaixo permite a visualização, de forma didática, das greves que aconteceram no transporte nas últimas décadas do século XX, que não foram longas, em termos de dias e meses, ou seja, em pouco tempo os trabalhadores encerraram suas manifestações, expressando, de forma implícita, a importância que esta forma de transporte tem dentro da dinâmica da cidade, tanto em termos de lucratividade como de promoção da circulação de pessoas, sendo necessário a resolução rápida dos impasses gerados entre patrões e empregados.

¹⁴¹ Ibid.

Uberlândia – 1988-2004

Greve dos motoristas e cobradores do transporte coletivo

DATA	DURAÇÃO	REVINDICAÇÕES	RESULTADOS
16/03/1988 17/03/1988	à 1 dia	Aumento salarial	Houve algum tumulto no momento em que veículos deixaram de circular. Houve acordo.
14/02/1989 17/02/1989	à 3 dias	Aumento salarial	Houve o aumento salarial. Um ônibus apedrejado. Demissão de um Motorista.
30/08/1994 à 02/09/1994	3 dias	Melhores salários. Extinção de compensação de horas extras.	Não houve acordo. Trabalhadores insatisfeitos.
23/04/1997 à 24/04/1997	1 dia	Pagamento integral das horas extras. Volta do adicional noturno. Aumento do tíquete de alimentação.	70% de adesão dos trabalhadores. Complicações e tumulto no trânsito. Houve acordo.
11/01/2000 à 12/01/2000	1 dia	Movimento contra a circulação das vans, autorizada por uma liminar provisória.	Momentos de tensão entre trabalhadores das empresas com motoristas das vans.
01/04/2004 à 01/04/2004	Paralisação por uma manhã dos trabalhadores da Transcol	A volta do café da manhã e lanche. Protesto contra a dupla jornada.	Prejuízos ao empresariado que não se pronunciou frente às reivindicações.

Fontes: Jornal Correio de Uberlândia
Jornal Primeira Hora

No dia 25 de fevereiro de 1988, uma reportagem do jornal *Primeira Hora* anuncia um aumento na passagem dos ônibus urbanos que desencadeou um processo de discussão entre novos valores de tarifas e reajustes salariais, finalizado somente no mês de março com o aumento dos salários aos trabalhadores:

*O preço das passagens de transportes coletivo em Uberlândia podem sofrer aumento nos próximos dias. Atendendo a reivindicação dos concessionários que alegam precisar do reajuste para fazer frente às reivindicações salariais de seus funcionários. O Secretário Municipal de Serviços Urbanos José Antônio de Souza, disse ontem que poderá concordar com um aumento de até cinquenta por cento nas tarifas (...) O que os concessionários pleiteiam, contudo é um aumento de 120 por cento (...) Conforme informou Constantino Dutra, presidente do Sindicato dos Transportes Rodoviários de Uberlândia, a categoria está reivindicando aumento dos salários dos motoristas de Cr\$ 11 mil para 23 mil e dos cobradores de Cr\$ 5 mil para 12 mil. Para os demais funcionários das empresas Transcol e Auto Viação Triângulo, o sindicato quer uma correção salarial de vinte por cento acima da inflação acumulada nos últimos doze meses. (...)*¹⁴²

A reportagem destaca que as justificativas para o aumento da passagem seriam as reivindicações de aumento salarial feitas pelos trabalhadores às empresas. O *Correio de Uberlândia*, por sua vez, dois meses após a notícia da subida do preço, anuncia que provavelmente ocorreria uma outra greve dos trabalhadores do transporte, estando as duas reportagens ligadas ao mesmo movimento:

*Motoristas dos ônibus urbanos há muito estavam insatisfeitos com seus salários. Agora com a majoração da tarifa que subiu de 10 para 15 cruzados, eles aproveitaram o embalo para fazer um movimento de reivindicação por melhores salários. O sindicato da categoria informa que o pedido é de Cr\$ 23 mil para motoristas e Cr\$ 12 mil para cobradores. Caso não haja uma negociação entre as partes interessadas para um acordo entre empregados e empregadores a categoria pode optar por uma paralisação a partir de segunda-feira, segundo disseram fontes autorizadas.*¹⁴³

As reportagens do final da década de 80 mostram uma relação direta entre o aumento das tarifas do transporte coletivo e o acréscimo salarial de seus trabalhadores, o que de fato aconteceu, como coloca o *Correio de Uberlândia* na reportagem abaixo:

Conforme o anunciado anteriormente, motoristas de ônibus das concessionárias que prestam serviços a Uberlândia iniciaram ontem um movimento de paralisação como forma de conquistar melhores salários. Na parte da manhã, houve algum tumulto – e alguns carros deixaram de circular, mas as negociações entre patrões e empregados

¹⁴² ÔNIBUS: PASSAGEM DEVE SUBIR PARA Cr\$ 15,00. **Primeira Hora**, Uberlândia, 25 de Fevereiro de 1988, p.3.

¹⁴³ MOTORISTAS PODEM PARAR SEGUNDA CASO NÃO HAJA UMA NEGOCIAÇÃO. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 05 de Março de 1988, p.1.

*puseram fim ao movimento (...) Com isso, o motorista passa a receber cerca de Cr\$ 20 mil mensais e um trocador Cr\$ 9.700,00 (...)*¹⁴⁴

A reivindicação do aumento na remuneração de motoristas e cobradores foi a justificativa apontada para o aumento da própria passagem para os usuários. Não seria muito diferente na década de 90, quando mais uma vez surgiriam notícias de reivindicações salariais, greves e manifestações de motoristas e cobradores:

*A tarifa do transporte coletivo poderá ter aumento de 30% no próximo dia 1º e os motoristas, cobradores e demais funcionários realizarão paralisação nesta segunda-feira caso não haja acordo entre empresários e trabalhadores. Com o aumento da tarifa passa a custar Cr\$ 6,5 mil. Os trabalhadores, há mais de um mês, estão negociando um aumento de 96,25% para toda a categoria, mais 4% de produtividade e cesta básica. O presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Uberlândia, Célio Moreira, afirmou que aguarda um retorno dos empresários, até hoje, para definir se haverá ou não o reajuste salarial. Caso não haja acordo a opção será a paralisação por tempo indeterminado e sem horário previsto para o início. Ele adiantou que a categoria não esperará até o próximo mês para exigir os direitos de reajustes mesmo sabendo da recomposição do valor da tarifa do transporte coletivo (...)*¹⁴⁵

Tais indícios de ligação e proximidade entre greves de trabalhadores e reajustes nas tarifas de ônibus requeridos pelas empresas ao poder público levam-nos a problematizar o papel do Sindicato dos Rodoviários de Uberlândia em questões ainda mais amplas, para além desta participação (voluntária ou não, não podemos afirmar nada em qualquer um dos sentidos) no aumento do preço das passagens via organização de greves.

No final da década de 90 e princípio dos anos 2000, percebemos uma motivação diferente para manifestações dos trabalhadores, inédita na cidade até então:

Motoristas e cobradores de ônibus do SIT se mobilizaram ontem pela manhã e compareceram na Câmara Municipal para protestar contra o serviço de transporte de vans, conhecido como “lotação” (...) Antes de se dirigir à Câmara, motoristas e cobradores de ônibus fizeram uma manifestação no estacionamento próximo ao Terminal Central contra o sistema de transporte “lotação”. De acordo com Célio Silva, o serviço causa transtornos ao sistema viário, não oferece segurança aos usuários e põe em risco o emprego dos motoristas e cobradores de ônibus. “É uma concorrência desleal. Não queremos monopolizar o transporte de passageiros, mas também não queremos perder nosso lugar”, desabafou. A situação atual do transporte de passageiros preocupa também as empresas de ônibus. Segundo o inspetor de tráfego da

¹⁴⁴ ACORDO INTERROMPE MOVIMENTO GREVISTA. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia 17 de março de 1988, p. 1

¹⁴⁵ ÔNIBUS URBANO PODERÁ CUSTAR 6,5 MIL. **Correio do Triângulo**, Uberlândia 26 de Março de 1993, p. 9. Cidades.

Auto Viação Triângulo, Antônio Batista da Silva, o número de passageiros caiu em um milhão no último ano devido ao “transporte alternativo”. (...) ¹⁴⁶

Os trabalhadores do transporte, segundo a reportagem, estariam colocando-se contra o que ficou conhecido na época como “sistema alternativo de transporte”, que era uma forma de transporte ilegal na cidade, que existiu entre 1997 a 2002. Era realizado por carros-vans, para aproximadamente 16 passageiros, que cobrava o mesmo valor do transporte coletivo, só que cumpriam as viagens, geralmente bairro-centro-bairro, com grande rapidez.

O Sindicato da categoria, ainda de acordo com a opinião do jornal, mostrava-se à frente da mobilização, surgindo quase sempre como o organizador dos movimentos, que, podemos cogitar, aparentavam ser mais interessantes para as empresas de ônibus do que para trabalhadores. Embora o Sindicato tenha se colocado como porta-voz dos trabalhadores no enfretamento do sistema alternativo, ele não defendia uma posição consensual entre os trabalhadores.

O motorista da Auto Viação Triângulo Paulo Donizete, por exemplo, não mostra qualquer oposição à circulação das vans: “(...) *achava bão! Elas ia na frente catando o povo, a gente ia atrás vazio.*” ¹⁴⁷

A fala do motorista proporciona caminhos para a reflexão sobre a complexa realidade que estamos discutindo. Ela nos dá indícios de que a mobilização dos trabalhadores do transporte não era algo homogêneo e que nem todos motoristas e cobradores percebiam o sistema alternativo realizado por carros-vans como um problema.

O motorista da Transcol Emídio dos Santos, assim como Paulo Donizete, acredita que aquela forma de transporte não trazia qualquer problema ao trabalho que exercia, a não ser o prejuízo à empresa: “(...) *o passageiro quer chegar mais rápido em casa, aquelas vans, elas fazia o que podia, tá passando onde é proibido, é... aquela bagunça, aquela narquia, para nós mesmos não teve diferença, a diferença é que tava tomando muito passageiro da empresa.*” ¹⁴⁸

As manifestações dos trabalhadores do transporte, sob a liderança do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Uberlândia, se estenderam de forma esporádica por alguns anos, conservando o mesmo discurso:

¹⁴⁶ MOTORISTAS SE MOBILIZAM CONTRA “LOTAÇÃO”. *Correio*, Uberlândia 4 de Setembro de 1998. p. 9. Cidades.

¹⁴⁷ Entrevista com motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

¹⁴⁸ Entrevista com motorista Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

Com objetivo de sensibilizar a justiça, diante da liberalização do transporte alternativo - as vans, o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Uberlândia realizará assembléias (...). A intenção é realizar uma paralisação em protesto à circulação das vans. Será aproveitada a oportunidade da assembléia para discutir a bilhetagem eletrônica - que substitui a catraca. A proposta é reunir em torno 1,5 mil pessoas ligadas ao setor de transporte. O motorista que trabalha no transporte coletivo recebe um salário base de R\$ 525,00. O mesmo está saindo do trabalho formal para o informal, com isso perde os direitos trabalhistas que as empresas oferecem. Atualmente existem 2,3 mil pessoas que trabalham no setor de transporte coletivo urbano. Um dos malefícios que as vans podem causar de imediato é o desemprego. De acordo com o diretor-presidente do SSTRU, Célio Moreira, um dos problemas que o sindicato pode enfrentar com a implantação do transporte alternativo é a falta de fiscalização, porque tanto o sindicato como o governo não têm condições de fiscalizar mais de 2 mil vans, que podem surgir. “O valor da tarifa de ônibus é calculado, através do índice de passageiros por quilômetro rodado-lotação do veículo- quanto maior o veículo de transporte, menor o valor da tarifa. E por isso, a tarifa das vans terá um preço mais elevado, pela capacidade de pessoas ser menor que dos ônibus”, explica. Célio comenta que existem outros problemas que as vans podem trazer como: deixar de transportar idosos, deficientes físicos e estudantes com 40 % de desconto da tarifa. “Eu não sou contra as vans e sim no modo de atuação das mesmas. Protesto contra o transporte alternativo na razão que o mesmo não trafegue nas linhas dos ônibus”(…).¹⁴⁹

A paralisação aconteceu de fato no dia 12 de janeiro de 2000, como forma de protestar contra a atuação das vans na cidade. Não circulou ônibus neste dia, havendo até momentos mais tensos gerados entre os trabalhadores do transporte com os do sistema alternativo:

Nenhum ônibus circulou no primeiro dia de paralisação dos motoristas e cobradores. A greve que atingiu cerca de 130 mil usuários é uma resposta à decisão da justiça de conceder uma liminar que autoriza o transporte alternativo. Logo pela manhã o clima ficou tenso na Avenida João Pinheiro, próximo ao terminal, local escolhido como ponto de concentração dos manifestantes (...)¹⁵⁰

Por meio do próprio jornal *Correio*, através da coluna Boca no Trombone, um usuário demonstra toda sua indignação contra a paralisação dos trabalhadores do transporte:

O leitor Raniere Maurão telefonou para criticar a greve dos motoristas em Uberlândia. Segundo ele, o movimento serviu para mostrar que só os motoristas de ônibus querem ter o poder do sistema de transporte. Ele entende que as vans, trabalhando não irão tirar o emprego de ninguém, mesmo porque em Uberlândia, pagamos uma das tarifas mais caras da região, se não for do Brasil. No Rio, São Paulo e Campinas, com metrô,

¹⁴⁹ TRABALHADORES PROTESTAM CONTRA AS VANS. **Correio**, Uberlândia 4 de janeiro de 2000. p. B.1, Cidades.

¹⁵⁰ PARALISAÇÃO TEM ADESÃO TOTAL NA CIDADE. **Correio**, Uberlândia 12 de janeiro de 2000. p. B. 1, Cidades.

*vans e ônibus todos rodam e dá certo, sem briga. Em Goiânia, por exemplo, o percurso é muito maior e paga-se menos de R\$ 0,70. (...)*¹⁵¹

O usuário mostra-se insatisfeito e percebeu o jornal como um espaço para expressar a sua opinião sobre a paralisação dos trabalhadores, como também para relatar a possibilidade de existir um sistema de transporte de qualidade com o tráfego de outros veículos além dos ônibus. O Sindicato dos Trabalhadores em Transporte de Uberlândia deveria representar e defender os interesses dos trabalhadores do setor na cidade. Porém, o que observamos nos jornais, conjugada às narrativas dos entrevistados, é a defesa de interesses das próprias empresas. O presidente do sindicato, ao se colocar contra a legalização do Sistema Alternativo, está lutando pelo monopólio do serviço de transporte 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. 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.

Por um outro lado, os motoristas e cobradores da Transcol são notícias e foco de todas as edições pesquisadas do informativo *Transcolito*. 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

¹⁵¹ CRITICAS A GREVE. **Correio**, Uberlândia 13 de janeiro de 2000. p. B. 2. Coluna Boca no Trombone. Cidades

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 urbano 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.¹⁵²

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:

¹⁵² PELO SORRISO DAS CRIANÇAS. **Transcolito**, Uberlândia, nº. 2 – Jun/Jul. de 2001. p. 4 Coluna Gente que Faz.



FIG. 3. TRANSCOLITO. N° 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.”¹⁵³ 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.*¹⁵⁴

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 9002¹⁵⁵, 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...*¹⁵⁶

¹⁵³ RANKING DO PRONTUÁRIO. **Transcolito**, Uberlândia, n°. 3, ago/set. de 2001. p.4.

¹⁵⁴ RANKING DO PRONTUÁRIO. **Transcolito**, Uberlândia, n°. 3, ago/set de 2001, p.4,

¹⁵⁵ MACIEL, Luci Helena. Op. cit. Maciel trata a busca da empresa de transporte rodoviário Nacional Expresso pelo certificado do ISO 9002, problematizando as mudanças realizadas principalmente nas viagens para a satisfação dos passageiros, tentando mostrar-se responsável e consciente com o meio ambiente. Ela ainda trata de todas estas questões a partir das narrativas dos motoristas que enfrentaram alterações em seu cotidiano de trabalho.

¹⁵⁶ Entrevista com o motorista da Transcol Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005. Emídio fala sobre a troca de direção da empresa que trabalha, que aconteceu no início do ano de 2005. A Transcol foi vendida ao Grupo Pluma, com sede na cidade de Curitiba-PR, que já atuava no setor de transporte rodoviário desde a década de 60. Com a compra, o Grupo não quis alterar o nome da empresa da cidade de Uberlândia.

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...”¹⁵⁷

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.*¹⁵⁸

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:

¹⁵⁷ Entrevista com Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

¹⁵⁸ Ibid.



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 imagens acima foram registradas durante a 22ª Semana Interna de Prevenção de Acidentes que, segundo consta no informativo, foi marcada por várias atividades, inclusive uma palestra com a coordenadora de treinamento do SEST/SENAT Michelle Cunha dos Santos. A palestrante relata no informativo que o seu objetivo enquanto treinadora era:

*(...) abordar algumas questões em que a união, o respeito, a parceria com o colega de trabalho são muito importantes e que uma pessoa só não faz diferença, mas a equipe sim. Também foram enfocados os Programas: 5S e Otimizar, que são de grande importância para a Transcol, mostrando a realidade do antes e do depois da implantação destes, assim como o valor do trabalho em equipe.*¹⁵⁹

Os objetivos da palestrante e coordenadora de treinamento do SEST/SENAT se aproximam dos textos transmitidos pelas fotografias realizadas durante o evento na empresa. As dinâmicas e jogos, como de futebol, valorizam a “equipe Transcol”, que tenta se consolidar através da amizade e do companheirismo que possa existir entre os trabalhadores da empresa.

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!”*¹⁶⁰

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

¹⁵⁹ INFORMAÇÃO E CULTURA. **Transcolito**, Uberlândia, nº 15. ago/set. 2003. p. 2

¹⁶⁰ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

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 (...).¹⁶¹

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 Luizote 120 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.¹⁶²

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:

¹⁶¹ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

¹⁶² Entrevista com motorista Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

*(...) 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!*¹⁶³

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!*¹⁶⁴

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

¹⁶³ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

¹⁶⁴ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

*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!”*¹⁶⁵

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.

¹⁶⁵ Entrevista com Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.