

CAPÍTULO III

USUÁRIOS, TRABALHADORES E EMPRESAS

“Eu vou deixar uma pausinha, eu vou agradecer, de você ter dado o privilégio de passar parte de meu conhecimento, não sei se vai ter benefício? (...) Mas se você puder colocar meu nome lá naquelas letrinhas do livro assim, o entrevistado: Zé Roberto lá!”¹

Desenvolver uma investigação histórica sobre as relações sociais que envolvem a temática do transporte coletivo urbano é lidar com vários caminhos entrelaçados. Neste terceiro capítulo, gostaria de me deter um pouco sobre a importância desta forma de transporte para as pessoas que cotidianamente utilizam os ônibus, buscando os problemas que elas enfrentam em seus trajetos pela cidade.

Dentro da realidade denunciada pelos usuários na coluna “Boca no Trombone” do jornal *Correio*, pretendo analisar como os passageiros vêem os trabalhadores do transporte, se são eles responsabilizados pelos problemas enfrentados e, inversamente, como são citados os usuários nas narrativas dos trabalhadores.

Após a análise sobre as relações construídas entre usuários, transporte e trabalhadores, retomo a discussão sobre quem são esses trabalhadores do transporte coletivo urbano da cidade de Uberlândia, pensando em como constroem suas relações com colegas e familiares, e quais seriam suas expectativas para o seu futuro e o de sua família.

A coluna “Boca no Trombone” nos proporciona a possibilidade de compreender a importância do transporte coletivo urbano para um grande número de pessoas que habitam a cidade de Uberlândia, através das análises dos problemas vividos no cotidiano das viagens pela cidade.

O *Correio* publicou a coluna em um curto período, em comparação à sua longa atuação, de meados dos anos 90 do século XX até início dos anos 2000. A coluna fazia parte do caderno regular chamado “Cidades” e ocupava um pequeno espaço, geralmente aos cantos das páginas, sem grandes destaques em relação a outras notícias que

¹ José Roberto de Faria, Motorista da Transcol. Entrevista realizada no dia 11/03/2006.

compunham o jornal. Nesta coluna eram publicadas reclamações, informações e até elogios de leitores, que chegavam ao corpo editorial do jornal por meio de telefonemas e cartas sobre os mais variados assuntos: ruas com buracos, entulhos em terrenos baldios, mal-atendimento em ambulatório municipal, entre outros.

A abertura de um espaço, mesmo que pequeno, no quadro de notícias do jornal para os leitores pode ter várias razões, mas acredito que o intuito maior poderia estar ligado à tentativa de aproximar o corpo editorial dos leitores, através da publicação de reclamações, sugestões e elogios daquelas pessoas que adquirem o jornal periodicamente. Estes, ao lerem as notícias, tomariam contato com a pequena coluna, entendendo-a como um espaço disponível e construído pelos próprios leitores do jornal.

Dentro da pesquisa realizada sobre a coluna “Boca no Trombone” há variados problemas vividos e mencionados pelos usuários do transporte que foram reunidos em temas para esse trabalho: atrasos dos ônibus, estado de conservação dos veículos e superlotação. As reclamações nestes grupos são direcionadas à Secretaria de Trânsito e Transporte, às autoridades municipais e aos proprietários das empresas de transporte da cidade.

O ônibus, como uma forma de transporte coletivo urbano, tem como principal e primordial função proporcionar a circulação de pessoas pelo espaço que compõe a cidade para as mais variadas atividades: trabalho, compromissos escolares e recreativas (passeios a diversos lugares como: shoppings, supermercados, clubes, instituições religiosas, visitas a entes queridos e outros). Ele é em nossa conjuntura sócio-cultural² a principal forma de locomoção da classe trabalhadora, inclusive dos próprios motoristas e cobradores, ou em outros termos, de pessoas que compõem o quadro de baixa renda da nossa sociedade.

Na área da Geografia é possível encontrar trabalhos que pesquisam o transporte coletivo urbano com uma perspectiva bem direcionada: a organização e as condições de atuação desse meio de transporte no espaço urbano. Analisando o Planejamento Urbano

² Essa conjuntura que vivemos hoje é marcada por uma intensa valorização ao automóvel particular, onde as vias são planejadas para atender este tipo de veículo. Inúmeros estacionamentos são construídos, transformando o espaço geográfico, além do prejuízo ambiental, que é intensamente maior em termos de queima de combustíveis lançados à atmosfera e a quantidade de pneus utilizados por automóvel em seu tempo de vida útil. A antropóloga Janice Caiafa no livro **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividades na cidade do Rio de Janeiro** (Rio de Janeiro: FGV, 2002) traz algumas discussões sobre quanto é onerosa a nossa sociedade a valorização do automóvel particular ao invés do transporte coletivo urbano.

de Uberlândia, Denise Labrea Ferreira³ desenvolveu um estudo sobre os planejamentos de transporte urbano construídos para a cidade e buscou os resultados da implantação e eventuais pontos de ineficácia nas diretrizes criadas. Ferreira constata que Uberlândia teve poucas iniciativas em termos de planejamento para o transporte público e mesmo aquelas que existiram não funcionaram de fato por falta de recursos e monitoração da Prefeitura Municipal.

O transporte público, para a geógrafa, implantado de forma organizada e racionalizada, é algo essencial para alcançar-se uma boa qualidade de vida. Para adquirir-se uma forma de transporte nestes moldes é necessário um empenho do poder público municipal que não apenas se estabelece na realização de um Plano Diretor, mas na concretização efetiva dos planos de ação sobre o espaço urbano.⁴

A realização das atividades na cidade, muitas vezes, é prejudicada pelos atrasos que o transporte condiciona às pessoas que dele necessitam todos os dias, pois a realização de atividades depende exclusivamente dos ônibus de circulação urbana. Deve-se levar em consideração que o espaço geográfico da cidade de Uberlândia acomoda a maior parte de seus moradores na periferia, havendo grandes extensões de espaço urbano simplesmente vazias, deixadas à especulação imobiliária, separando o principal centro comercial dos bairros habitados pela maioria dos moradores/trabalhadores.

A geógrafa Beatriz Ribeiro Soares discute esse problema em sua tese de doutorado intitulada *“Uberlândia: ‘Da cidade Jardim’ ao Portal do Cerrado”*⁵, realizando uma estimativa sobre o crescimento de lotes desocupados desde a década de 60 à década de 80 na cidade. Ela afirma que:

Os grandes responsáveis por este quadro, são, sobretudo, os agentes modeladores do espaço que se apropriam da terra urbana de forma desordenada, abrindo loteamentos

³ FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do Planejamento de transporte urbano de Uberlândia/MG.** 132f. 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade de Brasília, Brasília, 1994.

⁴ Um outro estudo sobre o transporte coletivo na cidade de Uberlândia: BERNARDINO, Andréa R **O Transporte Informal em Uberlândia:** Formas de atuação das peruas e vans. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000. Andréa Bernardino caracteriza o Sistema Integrado de Transporte na sua forma de organização, apontando a essencialidade da sua função na cidade como um elemento estruturador do espaço urbano. Ela realiza um estudo de caso em Uberlândia sobre a atuação do sistema alternativo – o transporte informal – realizado por carros-vans, buscando as suas origens, características de atuação e conseqüências para o Sistema Integrado de Transporte. Ambos os trabalhos da área da geografia são ricos pelas informações contidas sobre o transporte coletivo urbano de Uberlândia e por esclarecer a importância do Planejamento de Transporte Urbano.

⁵ SOARES, Beatriz Ribeiro. **“Uberlândia: Da ‘cidade Jardim’ ao Portal do Cerrado”**- Imagens e Representações no Triângulo. 290f. 1995, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

*em áreas inadequadas, sem infra-estrutura e construindo conjuntos habitacionais fora da malha urbana edificada (...)*⁶

Os agentes produtores do espaço urbano – que a pesquisadora classifica como “proprietários latifundiários e imobiliárias” –, ao reservarem enormes territórios visando um rendimento especulativo, promovem o aumento da utilização de meios de transporte, como o coletivo urbano, que é em nossa sociedade utilizado pela maioria dos trabalhadores, por ser razoavelmente acessível aos que não têm veículos particulares. Nesse sentido, o transporte coletivo torna-se importante no cenário urbano por permitir a circulação de moradores da periferia a outros pontos da cidade. Junto com a atuação dessa forma de transporte estão imbricadas várias outras questões.

Para os trabalhadores que precisam se locomover em horários fixos para atender às exigências do trabalho, o “Boca no Trombone” foi um espaço utilizado para mostrar os problemas enfrentados no transporte coletivo urbano nos anos de 1990, exigindo dos poderes públicos soluções imediatas:

*Um usuário da linha de ônibus 007 (Distrito Industrial) ligou para a redação para reclamar que o serviço não está agradando à maioria dos passageiros. Segundo ele, o ônibus demora muito para passar no ponto, prejudicando quem trabalha naquela região da cidade. Ele contou que várias vezes chegou atrasado no serviço por causa do transporte coletivo. O leitor acredita que a empresa responsável poderia colocar mais linhas para o Distrito Industrial garantindo assim a qualidade no atendimento.*⁷

O usuário, não identificado, encontrou no jornal *Correio* um espaço para expressar o problema vivido em suas viagens urbanas com destino ao seu trabalho, que fica em um local distante do centro comercial principal da cidade: o Distrito Industrial. Dirigir uma reclamação à imprensa escrita foi, talvez, entender que o atraso dos ônibus poderia ser resolvido e a sua indignação poderia ser notada por alguma autoridade responsável.

O ônibus torna-se importante não só para chegar ao local de destino, mas também para a imagem do próprio trabalhador que preza a pontualidade e que além de tudo necessita do trabalho para a sua sobrevivência, e para quem a frequência de atrasos poderia significar uma possível demissão.

⁶ SOARES, Beatriz. Op. cit. p. 177.

⁷ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia. 09 de março de 1996. p. 10. Cidades.

A falta de pontualidade do transporte coletivo urbano foi também alvo de reclamações de Sérgio Rodrigues, em 1997, usuário também da linha 007 - Distrito Industrial:

*O técnico em informática Sérgio Rodrigues está indignado com os constantes atrasos dos ônibus 007 (Industrial – CDI) e pede a Transcol ou a Secretaria de Transportes que tomem providências urgentes, pois centenas de usuários que pagam uma das mais altas tarifas do país estão ficando prejudicados: “É um abuso, um descaso, um absurdo uma falta de respeito. Ontem pela manhã eu esperei por esse ônibus mais de 40 minutos no ponto do Fórum. Assim não é possível!”*⁸

A reclamação do técnico em informática, que tinha como destino o Distrito Industrial, aponta que os atrasos do transporte coletivo urbano não causam apenas danos financeiros, o que poderia acontecer com a perda do trabalho. Provocam sobretudo danos morais ao fazer com que o trabalhador sinta-se desrespeitado por não haver qualquer consideração sobre a sua condição de usuário que necessita do transporte para cumprir suas atividades diárias.

O passageiro ainda relata a dificuldade em efetuar o pagamento da passagem que no ano de 1997 era de R\$ 0,70⁹. Para entender melhor a reclamação de Sérgio Rodrigues é necessário compreender em termos de valores salariais a quantia destinada ao transporte urbano. Para um trabalhador que recebia salário-mínimo, a remuneração mínima mensal naquele ano era de R\$120,00.¹⁰ Esta provavelmente não era a remuneração de Sérgio Rodrigues, então um técnico de informática. Em um mês de 20 dias úteis, um trabalhador gastava R\$ 1,40, para ir e voltar ao trabalho, o que correspondia ao final do mês à R\$ 28,00, em outros termos aproximadamente 25% da renda mensal deveria ser direcionada somente ao transporte coletivo urbano, que ainda, como coloca o usuário, causava transtornos ao cotidiano de muitas outras pessoas que tentavam simplesmente chegar ao trabalho.

As reclamações em torno dos valores das tarifas foram constantes na coluna “Boca no Trombone”, pois os reajustes atingem o orçamento de trabalhadores que tentam expressar sua indignação no jornal *Correio*:

⁸ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 08 de maio de 1997. p. 10. Cidades.

⁹ A informação sobre o valor da tarifa foi retirada da seguinte reportagem; PASSAGEIROS VÃO PAGAR TÁRIFA ÚNICA. **Correio**, Uberlândia 15 de junho de 1997. p. 9. Cidades.

¹⁰ A informação sobre o valor do salário mínimo no ano de 1997 está disponível em <www.cnpq.embrapa.br/indicadores/salario.php> acesso em 01/07/2007.

*O estudante de Agronomia, que prefere não ser identificado, ligou para a redação para pedir ajuda à Procuradoria do consumidor, no sentido de avaliar com mais rigor os constantes reajustes, principalmente, do transporte coletivo. “Como estudantes e trabalhadores farão agora? Se com salário ficava difícil manter em dia todas as obrigações imagine agora com tantos reajustes. O salário não vai nem dar pro começo”*¹¹

A reclamação do estudante traduz um pouco sobre a realidade de milhares de pessoas que ficam sem saber como seriam suas vidas ao ser necessário reservar uma parte de seu salário para o transporte coletivo urbano. Apenas três dias depois da publicação desta desesperadora reclamação, outro estudante, Marco Pereira, apontou também a sua indignação entendendo que direitos estavam sendo violados:

*O estudante Marco Pereira entrou em contato com a redação para reclamar do aumento do preço da passagem dos coletivos, o que considera abusivo, já que o “salário da grande maioria da população não foi reajustado nos mesmos índices”. Para eles, as empresas e as autoridades deveriam fazer uma parceria diferente, para garantir o direito dos cidadãos. “Toda pessoa tem o direito pela Constituição de ir e vir, mas com o valor da tarifa dos coletivos, esse direito está sendo boicotado. Cada um vai ter que fazer uma outra opção para conseguir chegar ao local desejado.”*¹²

O simples desabafo do estudante de Agronomia, “*O que fazer agora?*”, junto com a reclamação do estudante Marco Pereira, expressam que os aumentos nas tarifas são bastante significativos dentro dos gastos para a sustentabilidade enquanto morador desta cidade. As participações dos dois estudantes apontaram que, frente aos aumentos tarifários do transporte, os passageiros vão chegar ao ponto de buscar outras maneiras de transitar em Uberlândia para aqui conseguir viver.

O jornal *Correio* em 2002 traz uma reportagem retratando essa busca de usuários por novas formas de locomoção, como reflexo da alta tarifa cobrada na cidade:

*Usuários do SIT em Uberlândia confirmam que deixaram de utilizar as linhas urbanas em virtude do valor da tarifa. Para a empregada doméstica Romeira Alves, o preço da passagem é muito alto e dificulta a conquista de empregos. Segundo ela, os prováveis patrões ao saberem que além do salário precisam fornecer vales-transportes, desistem da contratação. Por essa razão, Romeira resolveu comprar uma bicicleta a qual roda cerca de 8 quilômetros por dia (...)*¹³

¹¹ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 03 de julho de 1999. p. B-2. Cidades.

¹² BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 06 de julho de 1999. p. B-2. Cidades.

¹³ VALOR DA TARIFA. **Correio**, Uberlândia 05 de julho de 2002. p. A-8. Geral.

O alto valor da tarifa leva trabalhadores, como a empregada doméstica, a procurarem outras formas de se manterem na cidade. Junto a essas dificuldades surgem outros obstáculos para aqueles que tentam utilizar o transporte nos finais de semana.

O transporte coletivo no cenário urbano não promove apenas a vida econômica ao possibilitar a circulação de trabalhadores, mas também a recreação e passeios de pessoas que fortalecem seus laços com outros sujeitos -com o próprio espaço da cidade- possibilitando momentos de lazer junto à família e amigos. O atraso causado pela falta de ônibus prejudicou, ou mesmo impediu, as atividades programadas no final de semana da leitora:

*Ana Naves da Silva que mora no bairro Nossa Senhora da Graças, que reclamou a redação a demora do transporte coletivo nos finais de semana. Ela contou que as pessoas que dependem exclusivamente do ônibus para sair estão deixando de passear porque a longa espera deixa os moradores muito irritados. Ana Naves sugere aos responsáveis pelo transporte coletivo na cidade que coloquem mais ônibus para atender a população no final de semana*¹⁴.

A usuária de ônibus Ana Naves deixa entender que, além dela, existem muitas outras pessoas que estão deixando de passear pela cidade nos finais de semana devido à falta ou atrasos do transporte coletivo. Ana Naves e tantas outras pessoas estão vivendo restrições às suas vontades e direitos de viver a cidade ao não terem condições satisfatórias de circular pelo espaço urbano nos finais de semana. Isso sugere que os trabalhadores só podem transitar pela cidade para irem ao trabalho, o que exigiria das empresas uma maior disponibilidade de horários na semana, com redução dos mesmos aos domingos.

A restrição de acessar outros espaços da cidade, nos finais de semana, acontece pelo fato do transporte coletivo urbano ser oferecido pela iniciativa privada, tornando-se assim mais um negócio na ordem capitalista, onde os empresariados do setor empregam pessoas e “vendem” lugares nos ônibus. Os trabalhadores do transporte produzem mais-valia - o trabalho não pago pelos proprietários das empresas - quando são ocupados muitos lugares no veículo, pois motoristas e cobradores trabalham de fato quando embarcam pessoas, rodam a catraca e pessoas desembarcam do ônibus. Dessa forma, torna-se interessante para os empresários um alto número de venda de passagens nas viagens oferecidas em poucos ônibus, ou seja, quanto mais cheio de pessoas, maior a rentabilidade do empresariado.

¹⁴ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 26 de janeiro de 1996.p.10. Cidades.

Os finais de semana contam com uma quantidade menor de ônibus circulando pela cidade, pois são dias facultativos no comércio, no setor de serviços e nas redes escolares. Há então uma aparente redução na necessidade de transitar pela cidade, e assim os empresários reduzem o número de veículos para que garantam acumulação do capital.

Compreendendo como se dá a geração de lucros no transporte coletivo urbano, é possível entender a razão pela qual o conforto não compõe o rol de preocupação das empresas. A falta de conforto é mencionada por vários usuários no jornal *Correio*, como relata e descreve a estudante:

No primeiro horário de pico do dia, entre 6:30 h e 7:00 h, as filas são enormes nos terminais “(...) já pedimos aos nossos professores que não façam a chamada no primeiro horário”, disse Marina Duarte estudante de Psicologia da UNIT, segundo ela é impossível chegar no horário, uma vez, que os primeiros ônibus que deixam o Terminal Central rumo à Universidade saem lotados “junto ao aumento da passagem, aumentou também a falta de segurança e de conforto dentro dos coletivos”, critica. A estudante e seus colegas fazem o percurso sempre em pé, o que de acordo com Marina “é uma falta de respeito e consideração com a população.”(...) ¹⁵

A empregada doméstica Lucimar Souza, usuária do mesmo ônibus da estudante, vive o mesmo problema: a falta de conforto nas viagens que eleva a possibilidade de riscos de acidentes. Além dela, outros trabalhadores que necessitam ir para a região atendida pela linha A-142 reclamam da superlotação:

(...) Lucimar Souza utiliza a mesma linha (A-142) para ir ao trabalho, no bairro Altamira “(...) Acho muito perigoso porque as pessoas acabam ficando muito próximas à porta do veículo”, avalia. Ela assim como muitos preferem chegar atrasada a se arriscar no ônibus lotado. “O pior é que nos atrasamos ainda assim viajamos em carros superlotados”, completa Rosa Silva, uma outra doméstica, que também trabalha em uma residência próxima a UNIT, para ela ir e voltar do trabalho “é um transtorno, a pior parte do dia”, mas não é somente os usuários da linha A-142 que enfrentam este problema. Alguns minutos circulando pelos terminais da cidade são suficientes para ouvir centenas de queixas, “(...) a gente começa o dia estressada”, reclama a atendente Sabrina Silva “(...) é muito raro conseguir um lugar para sentar. Vou praticamente todos os dias em pé, espremida entre outras pessoas.”¹⁶

As mínimas e curtas citações de usuários do transporte no jornal deixam poucas pistas sobre o que seria uma viagem confortável. Mas a reportagem não deixa de apontar

¹⁵ GUERRA, Sabrina. Ônibus superlotados irritam passageiros. *Correio*, Uberlândia. 1 de abril de 2003.p. B-3. Grifo meu.

¹⁶ Ibid.

as más condições das viagens e a repercussão na vida das passageiras entrevistadas: estresse, angústia e preocupação.

A reportagem do jornal *Correio* denuncia uma realidade vivida por muitos moradores da cidade, mas não esclarece a origem dos problemas e nem propõe soluções. Chega a parecer que a denúncia foi publicada no jornal apenas por não existirem outras reportagens mais expressivas. Os problemas enfrentados fazem parte de uma realidade conflituosa, a qual envolve diferentes interesses, como foi discutido anteriormente. A venda de um número passagens em uma viagem garante a realização de um negócio lucrativo aos proprietários ou associados das empresas. Portanto, as viagens tranquilas, sem tumulto e seguras - como desejam os usuários - não fazem parte do objetivo dos empresários do setor.

Os usuários, através da reportagem, ressaltam que as viagens em que ficam pé, apertados e/ou próximos às portas dos ônibus geram a sensação de insegurança. Ao mesmo tempo afirmam que o conforto no transporte é de grande importância para se sentirem seguros, livres de aflição e sofrimento. Porém a realidade de muitos usuários é idêntica à de Neiva Resende, que utiliza a linha A-118 Pampulha: *“(...) Nessa linha só existem dois carros e em alguns horários apenas roda um. Então acontece uma verdadeira confusão, pois há mais passageiros do que espaço no coletivo e a gente sofre empurrões, pisões e um incontável número de problemas.”*¹⁷

A realidade vivida pela passageira Neiva Resende logo após a implantação do SIT em julho de 1997 não é tratada no panfleto educativo distribuído aos usuários durante as primeiras semanas de funcionamento do novo sistema. Em 1997, a mudança na dinâmica do transporte coletivo urbano com a implantação do Sistema Integrado exigiu da Secretaria de Trânsito e Transporte a elaboração de uma campanha educativa. A campanha ressaltou que o objetivo da mudança era “melhorar as condições do transporte coletivo em Uberlândia.” Descaracterizando o velho sistema pela afirmação do novo, o material de cunho educativo distribuído pela Secretaria apresenta os terminais implantados e ensina como circular entre eles:

¹⁷ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 16 de setembro de 1997. p. 10 . Cidades.



MELHOR TRANSPORTE PARA O POVO

O Sistema Integrado de Transporte - SIT que está sendo implantado tem o objetivo de melhorar as condições de transporte coletivo em Uberlândia e beneficiar cerca de 205 mil passageiros por dia que necessitam de se deslocar de ônibus para o trabalho, escola, compras ou lazer. O SIT será implantado com os Terminais Central, Santa

Luzia, Umuarama, Planalto, e Industrial. É uma forma de transporte mais moderno, racional, eficiente, econômico e mais confortável. Você pode contribuir com o SIT. Peça informações pelo telefone 156.



SIT

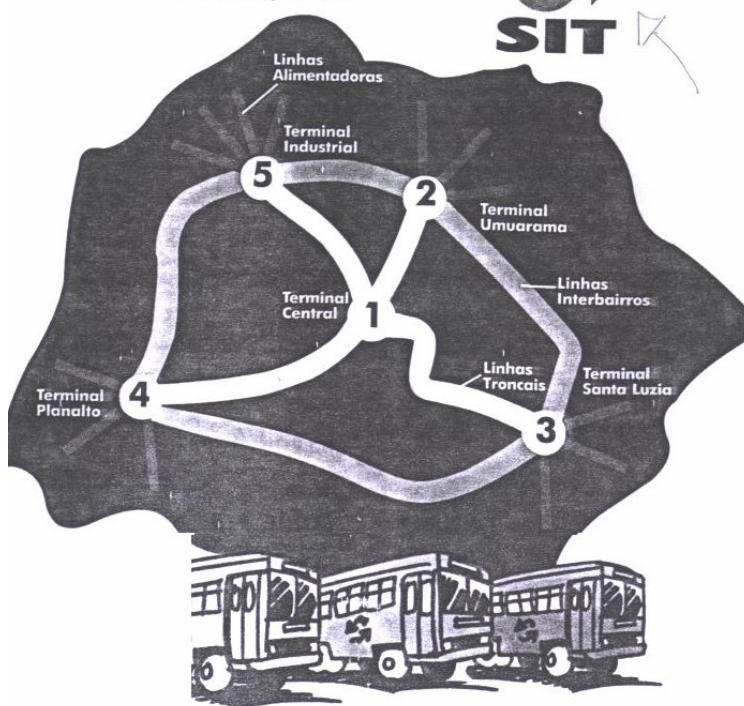


Fig.1- Panfleto Informativo. Secretaria de Trânsito e Transporte. Uberlândia. 1997.



COMO IR E VOLTAR

Com a implantação do Sistema Integrado de Transporte - SIT, vamos ver como fica a viagem de uma pessoa que vai do bairro onde mora, para o centro. Vamos imaginar o Sr. Juca, que mora no bairro São Jorge e vai para o centro.



Ida

No bairro São Jorge, o Sr. Juca pega um ônibus, de cor verde, embarca pela porta dianteira e paga tarifa única (preço de uma passagem) e através da linha alimentadora vai até o terminal Santa Luzia.



Chegando no Terminal Santa Luzia, o Sr. Juca embarca pela porta traseira de um ônibus, de cor amarela, que está dentro do terminal, que vai para o centro e não paga outra passagem (a tarifa é única).



Volta

Para voltar, o Sr. Juca paga uma passagem na roleta do Terminal Central. Embarca pela porta traseira de um ônibus e vai até o Terminal Santa Luzia. Se o Sr. Juca pegar um ônibus fora dos terminais, entra pela porta da frente e paga uma passagem.



Chegando no Terminal Santa Luzia, o Sr. Juca pega outro ônibus para o bairro São Jorge, entrando pela porta de trás e não paga mais passagem (a tarifa é única) descendo no ponto perto de sua casa.



Fig.2-Panfleto Informativo. Secretaria de Trânsito e Transporte. Uberlândia. 1997.

A confusão vivida e relatada pelos usuários no cotidiano dos deslocamentos não condiz com o panfleto distribuído pela Secretaria de Trânsito e Transportes. O panfleto traz um esquema didático de explicação, e até simulações de um trajeto percorrido por um trabalhador denominado “Juca”. Ele sai de um bairro periférico para chegar ao

principal centro-comercial da cidade. A forma como funciona o novo sistema de transporte é construída no panfleto demonstrando facilidade, afirmando até ser o “*Melhor para o povo*”.

As reclamações surgidas no jornal *Correio* têm origem no cotidiano das viagens vividas por passageiros não apontam que esse sistema de transporte, seja realmente bom para os seus usuários. O incômodo e as dificuldades experimentadas ao utilizarem o transporte continuam sendo apontados pelos passageiros mesmo após alguns anos de implantação.

O cotidiano de Cláudia Vilela usuária da linha T-151 Terminal Industrial - Terminal Central, em 2003, é semelhante à de Neiva Resende em 1997: “(...) *segundo ela, nos horários de pico há poucos carros para atender todos os trabalhadores que saem de seus empregos quase que no mesmo horário e muitos são obrigados a esperar por outro ônibus menos lotado. ‘Nós saímos do trabalho cansados e ainda temos que enfrentar mais este incômodo’ (...)*”¹⁸

Os transtornos vividos por trabalhadores/usuários ao utilizarem o transporte coletivo urbano de Uberlândia afetam a vida e impõem experimentações constrangedoras, como relata Lílían Gomides à redação do jornal. Ela:

*(...) enviou um fax para reclamar dos ônibus do SIT dizendo que “ontem fui pegar o carro que faz Terminal Santa Luzia - Terminal Umarama I-232, às 7h30 e o ônibus não passou, motivo: ele quebrou. Eu e outros passageiros tivemos que esperar o das 8h05 que chegou totalmente lotado, como se não bastasse o transtorno ao chegarmos no ponto localizado perto do supermercado Leal, o carro quebrou também (...) Todos nós chegamos atrasados e fica difícil explicar ao chefe que dois ônibus quebraram com a gente dentro”.*¹⁹

A situação vivida por Lílían Gomides, provocada pela falta de manutenção dos veículos, ou mesmo pelo seu péssimo estado de conservação, levou a usuária a enviar um fax para a redação do jornal *Correio*. Lílían quis reclamar e deixar clara a veracidade do fato. A imprensa, para muitos leitores, publica os acontecimentos da cidade de forma fiel aos fatos ocorridos. Sendo assim, as notícias são consideradas verdadeiras. Nesse sentido, a usuária, além de reclamar, tenta publicizar a situação vivida e, ao mesmo tempo, proporcionar a essa situação um cunho de veracidade. Como Lílían Gomides afirma, “(...) *difícil explicar ao chefe que dois ônibus quebraram (...)*”. Se o fato se tornasse notícia no jornal as pessoas - principalmente o seu patrão - poderiam acreditar.

¹⁸ ÔNIBUS NO INDUSTRIAL. *Correio*, Uberlândia 7 de agosto de 2003. p. B-2 . Cidades.

¹⁹ DIFÍCIL DE EXPLICAR. *Correio*, Uberlândia 20 de agosto de 1998. p. 10 .Cidades.

Ainda em seu relato, ela fornece a hora e o local do acontecido e chama atenção para o fato de que outras pessoas viveram a mesma situação.

A importância do transporte coletivo urbano ultrapassa a necessidade da pontualidade e do conforto, e chega a um aspecto essencial colocado pela passageira: a conservação e manutenção dos veículos. A estrutura física dos ônibus deve atender a um padrão, pois é necessária para promover a circulação das pessoas pela cidade. A precariedade dos veículos pode trazer transtornos, talvez até maiores que os atrasos e a superlotação, deixando mais uma vez os usuários dos ônibus em condições constrangedoras.

Dentro do período pesquisado na coluna “Boca no Trombone”, não foi difícil perceber que existiu um número maior de reclamações sobre algumas linhas que atendem determinados bairros da cidade. Alguns moradores de um bairro periférico chamado Seringueiras preencheram por alguns anos a coluna com várias reclamações sobre o transporte coletivo naquela região. A empregada doméstica Maria Natalícia vivia problemas com o transporte antes mesmo do novo sistema, o SIT:

Maria Natalícia mora no Seringueira e reclama que os ônibus do transporte coletivo urbano demoram muito para passar. Dona Maria ainda afirma que o ponto mais próximo é localizado muito longe, no bairro Regina, cerca de 500 metros do Seringueira. “A população da região vem aumentando consideravelmente e a SETTRAN deveria abrir uma linha para atender o bairro, pois do jeito que está não dá pra ficar.”²⁰

Junto a Maria Natalícia, outro morador do bairro, José Eurípides, expressou a sua indignação através do jornal *Correio* e apontou os mesmos problemas da empregada doméstica:

Moradores do bairro Seringueira e Regina não agüentam mais a demora dos ônibus que fazem a linha A-327 Seringueiras. Um deles contou que a diferença de quantidade de veículos com as outras linhas é tão grande que irrita. “Às vezes, enquanto estou esperando o A-327 passam até quatro ônibus A-324, que vão para o bairro Granada ou três a 315 com destino ao Morumbi”, desabafou José Eurípides.²¹

A irritação do morador do bairro Seringueiras não é solitária enquanto expressão de situações vividas. Situações essas que mostram o local como periferia, onde habitam milhares de trabalhadores que não têm suas necessidades atendidas em termos de locomoção pela cidade. A falta de uma determinada quantidade de veículos pode gerar

²⁰ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 18 de abril de 1997. p. 10. Cidades.

²¹ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 30 de setembro de 1997. p. 10. Cidades.

transtornos como a longa espera em pontos de ônibus e a superlotação. A negligência vivida por moradores de bairros periféricos culminou em uma reação dos moradores do bairro Aurora, que fica próximo ao Seringueiras, que ganhou até uma reportagem entre as notícias do jornal *Correio*:

*Cerca de 50 moradores do bairro Jardim Aurora interromperam, na tarde de ontem, a passagem dos ônibus pela Rua Congresso. A atitude foi uma forma de protesto contra a falta de transporte no bairro, o que dificulta o dia-a-dia dos moradores. O objetivo era forçar a implantação de mais carros para os bairros. Alguns moradores chegaram a caminhar nove quarteirões até o ponto mais próximo. A população exaltada exigia a presença do Secretário Municipal de Trânsito e Transportes para negociar a liberação dos ônibus (...) No final da tarde haviam sido interditados três ônibus. Representantes da empresa concessionária tentaram negociar a liberação sem sucesso. No final da tarde a polícia foi acionada comparecendo ao local com um veículo do Batalhão de choque e cerca de 20 homens na tentativa de intimidar a manifestação. Após negociações, os manifestantes conseguiram a garantia de atendimento por parte da Prefeitura (...) Os moradores garantiram que se o problema persistir a Rua será novamente interditada.*²²

A surpreendente atitude dos moradores do Jardim Aurora aponta que as situações vividas pela precariedade do transporte naquela região da cidade revoltaram os passageiros ao ponto de interditarem e paralisarem a circulação de ônibus. Através de reportagens como esta, que são esporádicas dentro do jornal, a cidade e os seus embates surgem como resultado de processos históricos que se dão frente às experiências vividas por pessoas. A reivindicação e a atitude dos moradores do bairro Aurora mostram as condições precárias de circulação pela cidade que causam transtornos e angústia nas pessoas, no momento em que não têm suas necessidades atendidas e realizadas.

A vida na cidade de Uberlândia para uma grande parcela de moradores está conectada ao transporte coletivo urbano. É ele que permite o acesso pelo espaço urbano, ou seja, o viver a cidade. É por esta razão que essa forma de transporte torna-se de grande importância para muitas pessoas, sendo qualquer atraso e/ou quebra de veículos fonte de grandes danos materiais e até mesmo emocionais aos passageiros.

A coluna “Boca no Trombone” do jornal *Correio*, além de permitir a realização destas análises sobre a importância do transporte coletivo urbano na vida, ela também traz algumas indicações sobre como os usuários vêem e observam motoristas e cobradores frente à realidade complexa que cerca o transporte de pessoas pela cidade. Analisar esta realidade por meio de pequenos trechos de reclamações publicadas em um

²² MORADORES IMPEDEM PASSAGEM DE ÔNIBUS. *Correio*, Uberlândia 21 de janeiro de 2000. p. A-2. Cidades.

jornal impresso é um obstáculo, por compreendermos que as participações de leitores na coluna trazem pequenas evidências sobre uma conjuntura muito mais complexa e contraditória, que envolve usuários, motoristas, cobradores, empresários e governantes da cidade.

Os motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano de Uberlândia são muitas vezes mencionados nas reclamações enviadas para a redação do jornal *Correio*. Esse fato deixa pistas de como são observados pelos passageiros na rotina das viagens pelo espaço urbano. O leitor Sérgio Tavares, morador do bairro Santa Mônica, entrou em contato com a redação do jornal para:

*(...) reclamar da falta de responsabilidade e educação de alguns motoristas do transporte coletivo. Ele alegou que, além de não respeitarem os idosos e deficientes que muitas vezes dão sinal pedindo parada, mas eles só param no outro ponto. Sérgio Tavares pede aos responsáveis pelo transporte coletivo que fiscalizem, não só a pontualidade de horários, mas também o tratamento do motorista para com o usuário.*²³

Assim como Sérgio Tavares, Silvio Parreira direcionou também uma reclamação ao jornal:

*(...) indignado com a falta de responsabilidade dos motoristas no cumprimento dos horários determinados pelas empresas. Segundo Silvio Adriano, o tempo que os motoristas gastam nos pontos finais tem causado atrasos e muitos problemas para os usuários. Ele pede que as empresas façam uma investigação nos pontos finais dos ônibus para descobrir onde está a falha.*²⁴

Os motoristas e cobradores são apontados por alguns como trabalhadores que não cumprem com dedicação suas funções. São até mesmo considerados como irresponsáveis, ou seja, como pessoas que não têm qualquer comprometimento com a sua atividade no transporte coletivo urbano.

Dessa forma, esses usuários acreditam que as péssimas condições de operacionalização do transporte são resultado também da maneira como motoristas e cobradores executam o trabalho no transporte. O usuário Saldanha Marinho expressa essa concepção em sua reclamação:

Saldanha Marino do bairro Pampulha pergunta o que estarão fazendo os motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano, além de desrespeitarem os passageiros por não cumprirem os horários da linha do bairro. Ele contou que para chegar até o centro

²³ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 01 de fevereiro de 1996. p.10. Cidades.

²⁴ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 12 de janeiro de 1996. p.10 . Cidades.

*da cidade teve que ir a pé até a Avenida João Naves de Ávila, pois o ônibus não passou no horário correto.*²⁵

Os usuários abordam vários problemas relativos aos trabalhadores do transporte na coluna “Boca no Trombone”. Apontam a alta velocidade dos ônibus e o não cumprimento das paradas solicitadas para que o motorista possa seguir os horários impostos. Eles citam ainda a falta de cordialidade e de prestatividade, principalmente com os idosos, além de outras atitudes consideradas irresponsáveis.²⁶ Esses apontamentos nos dizem a respeito da visão dos usuários sobre os trabalhadores do transporte. Nos dizem também sobre as condições de trabalho de motoristas e cobradores. Nesse sentido, podemos afirmar que os usuários do transporte são indiretamente atingidos pelas condições de trabalho enfrentadas por motoristas e cobradores.

A alta velocidade que motoristas desempenham em seus percursos é importante para que o negócio alcance uma rentabilidade ainda maior. Segundo as observações de Janice Caiafa, no setor de transporte da cidade do Rio de Janeiro, os ônibus têm um tempo mínimo e um tempo máximo para realizarem as suas viagens, ou seja, o motorista deve realizar um determinado percurso sem dirigir com velocidade baixa, mas também sem correr demais, pois:

*(...) ele precisa, parar para recolher o passageiro para que este compre o lugar no veículo, um produto que só existe se for consumido. Por outro lado interessa ao capitalista que o motorista corra por que isso é aumento da produtividade. Se ele parar para pegar os passageiros que vão pagar tarifa, de resto a correria significa que mantendo a mesma jornada de trabalho – num mesmo tempo que o capitalista paga ao rodoviário - o motorista pode cumprir um percurso maior, cobrir uma área maior, recolhendo os passageiros que acenam, entram e pagam. Aumenta o número de viagens de um mesmo veículo e com o mesmo par de funcionários, que vão produzir pelo mesmo salário.*²⁷

O transporte coletivo urbano de Uberlândia, também gerenciado pela iniciativa privada, não deve assumir grandes diferenças com a cidade do Rio de Janeiro. As correrias são originárias dos esquemas de horários apertados, ou seja, curtos intervalos de tempo a serem cumpridos entre uma volta e outra. A alta velocidade torna-se então

²⁵ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 14 de fevereiro de 1996. p. 10 . Cidades.

²⁶ Como a reclamação da usuária Sebastiana de Oliveira, moradora do bairro Jardim Brasília, solicita que seja feita uma fiscalização no ponto final do ônibus 002-Jardim Brasília. Ela diz que havia uma sinuca no ponto final e os motoristas e cobradores ficavam jogando e esqueciam que os usuários tinham horário. A mesa de sinuca foi retirada e os ônibus continuam demorando. BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 24 de Abril de 1996. p. 10 .Cidades.

²⁷ CAIAFA, Janice. Op. cit. p. 47

necessária no setor de transporte na tentativa dos motoristas de cumprir os horários estabelecidos e ainda de “vender” os lugares nos ônibus.

O mau humor, a falta de cordialidade e prestatividade de motoristas e cobradores sobre as quais reclamam usuários ao jornal *Correio*, na coluna “Boca no Trombone”, de motoristas e cobradores podem ter relações com as condições de trabalho destes trabalhadores, como a necessidade de cumprir os esquemas de horários apertados impostos pelas empresas. Nessa realidade, existem ainda os usuários idosos, que também dirigiram reclamações ao jornal, relatando que muitos motoristas não param os veículos aos quando solicitados nas paradas de ônibus.

Os idosos estão entre os passageiros que enfrentam maiores problemas: falta de paciência dos trabalhadores do transporte e alta velocidade, que exigem deles maior força para se equilibrar no interior dos ônibus. Além de tudo, os idosos são os passageiros mais indesejados. Isso pelo fato de terem movimentos mais lentos, levando um tempo maior para subirem e descerem dos veículos, e por terem a gratuidade no transporte. Muitos idosos utilizam os ônibus para percorrerem pequenas distâncias, exigindo dos motoristas várias paradas, que, às vezes, levam alguns minutos. Dessa forma, os idosos tornam-se passageiros indesejáveis para um setor gerenciado pela iniciativa privada.

Dentro dos comentários pesquisados no jornal *Correio* há apenas um em que o usuário se refere aos trabalhadores do transporte com elogios e saudações. Fato tão raro no tempo de existência da coluna que a publicaram até com certa ironia:

*Marco Zumpano que mora no bairro Póvoa, ligou para elogiar cobradores e motoristas que trabalham na linha 106 Saraiva - Roosevelt. Ele disse que os condutores e trocadores são bastante competentes e têm muita atenção com os passageiros, principalmente com idosos. “Os motoristas dirigem carros com cuidado e segurança”. Estou até emocionado depois de tanto tempo a frente da coluna essa foi a primeira vez que motoristas e cobradores de uma linha de ônibus foram elogiados. Aleluia, aleluia! E pelo jeito só falta que os funcionários da linha providenciem cafezinho e pão de queijo para os passageiros. É a 106 rumo à ISO-9002”.*²⁸

Dessa forma, a coluna “Boca no Trombone” nos proporciona condições para entender as visões e concepções do transporte coletivo urbano de Uberlândia que fazem parte da realidade histórica, quando os autores das reclamações ou elogios interpretam-no a partir de um lugar social. As participações dos usuários no jornal também colaboraram para a investigação sobre o trabalho de motoristas e cobradores, dando

²⁸ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 23 de junho de 1995. p. 10 . Cidades.

possíveis pistas de como é o cotidiano de labuta dentro da dinâmica de circulação de pessoas pela cidade.

Nesta complexidade em que se desenvolve o transporte coletivo de Uberlândia, os usuários também são mencionados pelos trabalhadores do transporte. Os motoristas e cobradores, em suas entrevistas, falam sobre os usuários e sobre a convivência que mantêm com eles ao longo dos percursos pela cidade. Parecem existir entre os trabalhadores do transporte tentativas de manter boas relações com os passageiros, mas há momentos em que a paciência se esgota frente a situações de maior tensão:

Os usuários, os passageiros, igual eu te falei, a gente procura manter uma forma de tratar eles, mas a gente sempre encontra aquele tipo de pessoa pra...Nessa semana mesmo, a gente tá nervoso, a gente..., eu fazê um favor, paranô fora do ponto pra um passageiro, aí ele veio acha ruim comigo, parece que ele tava meio apressado, aí ele veio fala comigo, aí eu falei pra ele: “Oh rapaz!Eu tô paranô fora do ponto pra você, você tá achando ruim comigo ainda?” É desse tipo você faz bondades e ainda acha ruim. Alguns passageiros, tem muita gente boa... Aí anteontem uma mulher, ela nem paga passagem, ela depende de ônibus, a carteirinha de deficiente, ela queria que parasse no meio fio pra subi no ônibus. E ela veio: “Você não quis pará pra mim!” Aí eu falei: “Eu não sabia a altura que você tava querendo não!”Aí ela pegou a fala umas coisa comigo, aí eu deixei pra lá. É difícil viu! Mais assim de 100%, você encontra aí uns 10% que quer prejudica, mais tem gente boa demais!²⁹

A fala do Sr. Emídio descreve as relações de tensão vividas com os passageiros no transporte. Ao invés de destacar em sua narrativa relações e situações de amizade e descontração, o motorista narra situações de desentendimentos. E, ao mesmo tempo, diz que nem todos os usuários se portam daquela maneira, existindo aqueles que são companheiros e gentis. O motorista Emídio, ao relatar estas circunstâncias, coloca que a categoria não é responsável pelos atritos que surgem com os passageiros, que são na verdade uma pequena parcela de usuários os causadores de conflitos. O trabalhador acredita ainda ser um motorista atencioso e prestativo, por atender aos sinais de um usuário que usufrui da gratuidade e por parar fora do ponto de ônibus a um outro passageiro, sendo então os usuários intransigentes e ainda incapazes de reconhecer a cordialidade dos trabalhadores do transporte.

O motorista da Auto Viação Triângulo Paulo Donizete percebe os usuários do transporte da mesma maneira que o motorista da Transcol Emídio. Os vê como pessoas que não tem qualquer consideração pelos trabalhadores do transporte, e que, além de

²⁹ Entrevista com o motorista Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

tudo, não os tratam com respeito. Ele afirma “(...) *tem as humilhação! Às vezes, acontece alguma coisinha e vem tudo pra cima do motorista e cobrador!*”³⁰

Entretanto, as narrativas dos motoristas e cobradores mostram-se com algumas diferenças quando o assunto são as relações com os passageiros. Os motoristas Paulo Donizete, Emídio dos Santos e José Roberto de Faria estendem-se a falar e relatar situações de conflito que acontecem durante as viagens.

Nessa perspectiva, o motorista da Transcol José Roberto durante a sua narrativa não descreve e nem menciona circunstâncias vividas de conflitos com usuários do transporte. Ele, no entanto, não nega a existência destas relações de tensão. José Roberto acredita que a origem das desavenças está na conduta e postura dos trabalhadores, mas o motorista se coloca como um trabalhador diferente, ou seja, ele tenta reverter a imagem assumindo medidas de cautela nas relações construídas com os passageiros:

*(...) uma das coisas que eu sempre gosto de orientar o cobrador que trabalha comigo: ‘Oh! Eu tenho um sistema, eu não vou te exigir, mas se você puder evitar, evita, briga com o passageiro! Se for assim uma coisa banal 0,10 15 centavos você deixa pra trás! Não faz confusão! Porque isso não compensa a raiva que a gente passa. E às vezes isso, por um detalhezinho à toa isso pode crescer, pode dá uma chance maior. Nós vamos sair no prejuízo, porque nós sabemos que aqui dentro do nosso trabalho nós tamo certo, muito certo. Aqui pra nós passa pra tá errado é daqui pra lá. Então não briga com passageiro, tanto que é mais fácil tratar ele bem, do que você destratar ele. Vamos ser agradável! As pessoas quando chega nosso carro olha o motorista e o cobrador: ‘Opa! Eu tô com uma dupla de cara aqui de gente finíssima!’ Vamo mostrar que a nossa imagem ela vai ser melhor, pode ser melhor! Porque às vezes entra um senhor, uma senhora e é destrutada, porque as notícia boa não chega, mas nós sabemos que as ruim corre.*³¹

As narrativas dos cobradores Osvaldo Conceição, Nivaldo José de Souza e Maria Gersoni não trazem considerações extensas e explicativas sobre as relações com os passageiros. Eles apontam os usuários com certa diferença -não como geradores de conflitos-, dando a entender que as relações com os cobradores são menos tensas, como descreve o cobrador da Transcol Osvaldo:

*(...) ali onde eu tô trabalhando é tranqüilo, é quase sempre as mesmas pessoas, pouca gente, não sei se é por causa do horário da noite, horário que dá menos passageiro, mais é só estudante, pessoas que vão pra Igreja...
[Janaina] Mas então é boa as relações com eles?
[Osvaldo] É boa! Muito boa! Gosto muito de trabalhar na linha que eu estou!*³²

³⁰ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

³¹ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

³² Entrevista com o cobrador Osvaldo Conceição, realizada no dia 09/10/2005.

Os cobradores entrevistados não contaram e narraram situações de conflito com os passageiros. Ressaltam até que muitos deles são até mesmo indiferentes e que podem existir até laços de amizade: *“A gente tem várias amizade com usuários. Cada lugar que a gente trabalha, muito usuário que passa pela a gente ali nem olha para gente ali na catraca. Tem outros que já dá a sua atenção, cada pessoa tem sua natureza...”*³³

As diferenças que comportam as narrativas de motoristas e cobradores sobre as relações com os usuários deixam margem para interpretar que a figura do motorista do ônibus é mais responsabilizada e procurada pelos passageiros para o direcionamento de qualquer reclamação. As tensões parecem recair mais sobre o trabalhador que tem a direção do ônibus e da viagem. Isso talvez aconteça pelo motorista ocupar dentro do veículo uma posição considerada mais importante para os passageiros do que a do cobrador.

Nesse sentido, as relações com os usuários surgem de forma diferenciada nas narrativas dos motoristas e cobradores devido à função que realizam durante as viagens pela cidade e as responsabilidades que lhe são atribuídas: o cobrador, a cobrança da passagem e a vistoria do negócio do empresariado; e o motorista, promover a locomoção de pessoas, levando-as ao lugar desejado.

A cidade de Uberlândia e o seu sistema de transporte – Sistema Integrado de Transporte - têm ainda vários aspectos a serem tratados e discutidos, pois o transporte - ônibus, paradas e terminais – possibilita a construção de relações entre passageiros, motoristas e cobradores. Após a implantação do SIT surgem, a partir de sua forma de organização, os terminais de ônibus como um espaço físico-social, onde os passageiros se relacionam por alguns momentos antes de embarcarem em outro ônibus.

Os terminais de ônibus surgem no jornal *Correio*, através da coluna “Boca no Trombone”, como locais de tensão e desconforto ocasionados e vividos pelos próprios passageiros. As relações de convivência, nesse sentido, nem sempre parecem ser solidárias, amigáveis e de companheirismo:

Anito Ernesto, que mora na vila Saraiva, ligou para criticar a falta de educação da população nos terminais de transporte. “O que eu presenciei segunda-feira no Terminal Central me deixou boquiaberto. Ninguém respeitava as filas para entrar nos carros e vi gente quase atropelando, idosos, gestantes e crianças. Por enquanto, para mim, o sistema só trouxe transtornos, pois nada está funcionando como foi dito nas

³³ Entrevista com o cobrador Nivaldo José de Souza, realizada no dia 30/10/2005.

*propagandas, disseram que os passageiros iriam esperar menos, só que eu fiquei quase 40 minutos no terminal Central esperando o ônibus e quando chegou foi aquela correria, além de estar superlotado.*³⁴

O morador do bairro Saraiva expressa com indignação os primeiros momentos que vivenciou como passageiro do novo sistema de transporte da cidade. A falta de respeito entre os próprios passageiros surge frente à competitividade criada dentro do espaço físico dos terminais para a entrada de dezenas de pessoas em um ônibus ao mesmo momento todas elas desejam viajar de forma confortável, o que significa ocupar uma poltrona.

As situações vividas pelo Sr. Anito Ernesto não parecem ter mudado quando uma outra passageira, no ano de 1998, reclama ao jornal *Correio* sobre a organização dos terminais, expondo que, além de serem tensos, são também locais onde se criam laços de amizade, pelo menos entre aqueles que lá trabalham:

*A atuação dos fiscais de trânsito que trabalham no Terminal Santa Luzia continua gerando reclamações. A dona de casa Josilaine Ribeiro que mora no Laranjeiras, disse em um telefonema para a coluna que todos os dias ela precisa utilizar os ônibus que passam pelo terminal e que sofre bastante com as filas. “Elas são enormes e muitas pessoas não respeitam a ordem de chegada para entrar nos carros, gerando um verdadeiro tumulto. Os fiscais que deveriam auxiliar para que funcionassem normalmente, ficam de papo entre eles, conversando sabe-se lá o quê.”*³⁵

A observação da passageira proporciona várias dimensões sobre a realidade dos terminais do sistema de transporte onde os usuários sofrem com os momentos em que devem permanecer em meio a outros milhares, todos com mesmo objetivo: embarcar no ônibus e se possível conseguir um lugar confortável. A reclamação da passageira de fornece uma provável causa da confusão nas filas: a falta de fiscalização. Além disso, aponta que os terminais aparentam ser locais de interação entre fiscais e possivelmente entre os próprios motoristas e cobradores, pois os ônibus e os terminais são espaços de trabalho.

Os passageiros, ao fazerem as suas reclamações na “Boca no Trombone”, relatam mais sobre as suas próprias relações. E a coluna, por ser um espaço para expressar aborrecimentos, não nos proporciona outras dimensões onde possam existir o coleguismo e companheirismo de passageiros. Nesse sentido, entre as relações de

³⁴ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 9 de julho de 1997. p. 9. Cidades.

³⁵ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 29 de janeiro de 1998. p. 10. Cidades.

convivência que existem nos terminais, as conflituosas surgem com mais preponderância, ganhando até destaque em uma reportagem exclusiva:

*A rotina de quem passa pelo Terminal Central de ônibus para utilizar o transporte coletivo de Uberlândia inclui muita confusão. Há falta de respeito e tumulto na hora do embarque em algumas linhas. As filas não se formam em todas as plataformas, mas em muitas o acesso aos ônibus é congestionado e sem nenhum tipo de controle. A empregada doméstica Ilza Aparecida chegou atrasada no trabalho nesta semana duas vezes. Em geral, ela espera o movimento diminuir para embarcar e evitar tumulto ao ingressar no ônibus da linha A-105 que atende o bairro Santa Mônica (...)*³⁶

Os terminais aparentam ser espaços mais significativos para os usuários do transporte do que para motoristas e cobradores. A cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni, através de sua narrativa, aponta que os bairros em que circulam os ônibus são locais onde parece ter mais laços afetivos do que nos terminais. A trabalhadora enfoca esse fato durante um momento de tensão no qual estava prestes a ser assaltada por uma pessoa que se passava por um passageiro.

Igual, anteontem, vou te contar a história de anteontem, também recente. Entrou um passageiro estranho dentro do terminal, tudo bem, dentro do terminal (...) Aí entrou essa pessoa estranha. A gente tem que ter um código com motorista. Quando tem uma coisa estranha ali, o meu código com o motorista eu dou dois sinalzinho na campainha que os passageiros não escuta. Então, ele já dá uma olhada no retrovisor, e já sabe que alguma coisa diferente tá acontecendo. Aí eu já dei os dois toques pra ele. Aí ele olhou e tal e como tava muito lotado e não deu pra ele vê nada diferente, mas mesmo assim ele ficou atento. Então a gente vai faz toda trajetória vai descendo os passageiros, e esse passageiro que não era meu passageiro, continuou dentro do ônibus. A gente vai lá em baixo no antigo ponto final, depois do antigo ponto final só tem mais três pontos, que a gente já volta, passa pela Avenida dos Titos e a minha trajetória é a mesma que eu fui e eu já tô voltando nela. Então o ponto de referência, o último, é o bar do Goiano. Então esse moço não desceu. Então ele tava sentado no último banco escorado no vidro e é estranho e não desceu em nenhum ponto? Normalmente quando isso acontece, de não descer no último ponto, normalmente eu já pergunto: “Você pegou o ônibus errado?”. (...) Pega ônibus errado todo mundo pega! Aí esse cara não desce, do último banco ele veio passando pra frente, (...) aí eu tô assim: “Vai me assaltá!” Eu já, minha cabeça já dói, eu já fico trêmula, eu gelo, eu travo em cima do banco. Mas eu tirei forças levantei do meu banco e passei pra frente perto do motorista e pedi: “Pará aqui que eu quero tomar água”. Pra ele nem perceber o que eu tava fazendo. Aí o motorista parou, eu desci pedi copo com água pra mulher do homem do bar, ela me deu água, e eu tava assim...(…) E ele continuou lá dentro. Quer dizer ele tinha que ter descido ali. Já era o último lugar que ele tinha pra descer. Ele não desceu. Eu falei: “Goiano tem um passageiro ali que veio do terminal e já fez a trajetória, e não desceu. Ele vai me assaltar. Me ajuda! Pelo amor de Deus! Que eu não agüento mais ser assaltada!” ele falou assim: “Onde ele tá? “Dentro do ônibus”. “Ah então tá tudo bem!” Isso tudo ele não percebeu o que eu fiz. E aí a mulher dele falou assim: “Vai lá entra dentro do

³⁶ TUMULTO MARCA ROTINA DE USUÁRIOS. **Correio**, Uberlândia 21 de maio de 2003. p. B-2. Cidades.

ônibus...”, tinha um monte de rapaz, você é tão assim, que as pessoas também cuidam muito bem de você, apesar, a partir do momento que eles começam a te conhecer. Então lá nesse bar a gente passa cumprimenta todo mundo sabe pra todo mundo, pra todo mundo vê que a gente tá passando ali toda hora e se vê alguma coisa estranha “gente pelo amor de Deus nos ajuda!” Aí eu conversei com ele, já pegou uma facal sei lá, colocou aqui. “Pede prô motorista abri a porta do meio”. Aí já passou falou pra dois moço assim: “Vamo ali comigo! Vamo ali comigo!” Aí eu falei: “E você passa a catraca”. “Moça eu não tenho dinheiro!” “Passa a catraca que eu vou paga a sua passagem!” Até isso eu fiz pra não ser assaltada. Aí eles entraram sentaram pertinho dele, sem medo, sem nada era cada “bruta montes” que se ele fosse fazer um assalto, que eu acho que ele ia, ele não teve coragem e ele não fez.³⁷.

A ajuda de moradores do bairro durante um momento de tensão e medo demonstra que laços são criados e caracterizados pelo companheirismo e a solidariedade, construídos pelas ruas dos bairros da cidade.

Os trabalhadores do transporte coletivo urbano de Uberlândia que exercem importantes funções na locomoção de tantos outros trabalhadores pela cidade viveram, vivem e experimentam condições de vida e trabalho que podem ser analisadas em suas diferentes trajetórias, que, mescladas a uma complexidade e ambigüidade, guardam também algumas semelhanças.

Frente às interfaces das relações de produção capitalistas vividas, os trabalhadores do transporte demonstram que por toda a vida buscaram a realização de seus sonhos, caracterizando a si próprios como pessoas batalhadoras que sempre enfrentaram obstáculos para a realização de seus planos e desejos. Os projetos de vida surgiram em meio a realidades duras, cercadas de precariedades, levando-os desde a adolescência a procurarem, juntamente com seus pais, a manutenção da família.

As batalhas travadas para a realização de sonhos e desejos estão presentes nas narrativas dos cobradores e motoristas, cada qual com uma particularidade: “*mexer com caminhão*”, ter carteira de trabalho registrada e tornar-se motorista da Auto Viação Triângulo. Este último foi um desejo mencionado pelo cobrador Nivaldo José em sua narrativa: “(...) *como cobrador, pretendo (...) passá pra motorista (...)*”. Falar em sonhos é projetar modificações para a sua própria vida, é se sentir capaz de buscar e reconhecer que existem possibilidades, que a realidade é mutável, como coloca o motorista Paulo Donizete:

³⁷ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

*“(...) Não existe vitória sem luta, você sabe? Se você quiser conseguir alguma coisa na vida você tem que correr atrás do seu objetivo. Porque ninguém corre de nada pra ninguém, pode ter uma ajuda, mas tem que partir de você!”*³⁸

A partir da fala do motorista Paulo Donizete pode-se perceber que esses trabalhadores, antes de serem empregados da Auto Viação Triângulo e Transcol e moradores da cidade de Uberlândia, são pessoas batalhadoras. A vida sempre fora cheia de obstáculos exigindo deles sempre força e vontade para a busca de condições materiais básicas de sobrevivência.

Os motoristas e cobradores do transporte urbano da cidade de Uberlândia são os maiores responsáveis pela circulação de milhares de outros moradores. E, teoricamente, deveriam realizá-la dentro de um sistema de organização do transporte extremamente racionalizado: com itinerários, pontos de embarque e desembarque e paradas estabelecidas pela Secretaria de Trânsito e Transporte e com normas e deveres determinados pelas empresas aos seus trabalhadores. Porém esses esquemas que apontam como devem ser o trabalho de motoristas e cobradores são quebrados, ou seja, não são devidamente cumpridos.

Essa realidade torna-se irrefutável a partir do momento em que os empresários do setor têm a necessidade de contratar pessoas que exercem uma função de vigilância sobre o trabalho de motoristas e cobradores. Essas pessoas, segundo os entrevistados, passam-se por passageiros que, disfarçadamente, monitoram seu trabalho. O motorista Paulo Donizete, da Auto Viação Triângulo, refere-se a esses possíveis vigilantes quando compara os anos em que trabalhou como caminhoneiro com o momento presente, como motorista de ônibus:

(...) caminhão é assim, eu saio do caminhão carregado aqui da porta, e eu vou pro Rio, aí é eu e o caminhão, aí ele nem fala, o que eu fazê ele obedece, eu vou pará no Posto pra dormir duas horas, e ele vai ficá quietinho, não vai? Aqui não, nós somos vigiados pelos Chefes, pelos Fiscal da SETTRAN e a empresa também coloca os Fiscal dentro do ônibus. A gente não sabe quem é. O sujeito paga a passagem.

[Janaina] Será que existe mesmo?

*[Paulo Donizete] Existe! Esse aí é o perigoso. Se você fazer qualquer coisinha errada...Se você num trabalha muito certinho, sério, você perde o emprego. Se desce uma gestante pela porta dianteira e o cobrador num roda a roleta, o motorista sendo cúmplice, porque ele aceitou o cobrador fazê aquele tipo de trapaça(...)*³⁹

³⁸ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

³⁹ Ibid.

Não é possível constatar a existência dessa forma secreta de fiscalização no interior dos ônibus. Há possibilidade de que essa maneira de vigilância seja apenas um mecanismo de ameaça sobre o trabalho realizado por motoristas e cobradores nas viagens pela cidade. E isso guarda um objetivo nítido: inibir quaisquer atitudes transgressoras de ordem pelos trabalhadores, que poderiam contrariar a regulação sistemática e racionalizada do sistema de transporte de Uberlândia. O fato das empresas terem a necessidade de espalhar fiscais - reais ou fictícios, não se sabe ao certo - comprova a existência de uma realidade que é constituída de práticas sociais contestadoras às ordens estabelecidas pelas empresas do setor quanto do órgão responsável pelo gerenciamento do sistema de transporte, a SETTRAN.

Essas formas de trabalhar que transgridem as regras apontadas acontecem no cotidiano desses trabalhadores, como explicou um deles, o motorista Paulo Donizete. Ele coloca que existem motoristas que facilitam o seu dia de trabalho “*morcegando*” outros colegas:

(...) Morcego é aquele que anda atrás dos outros, vendo os outros trabalhá e com as asinha e com a mão cheia. Acontece isso demais na minha linha (...) fica morcegado...Eu desço pela Segismundo Pereira quando eu chego ali no Ceasa, ali já é linha dos outros ônibus na Avenida ali é 101, 103 e 132. Se o 132 pega a traseira do 101 ah, aí acabou! Aí você pode sabe que vai tê que leva todo mundo, mas quando a gente também faz, faz a mesma coisa com eles, nós pega a traseira ali ...”Você me viu trabalhá, agora eu vou ver você trabalhá!” E a gente não passa eles...

[Janaina] Trabalhá?

*[Paulo Donizete] È porque, vamos supor é por você lá vinha na minha frente do ônibus e eu atrás (...) vai tendo um espaço, você vai limpano os ponto, eu vou pará só pra desembarcar, entendeu? Muito mais fácil! Então acontece lá na minha linha, tem isso demais, os cara te morcega tanto que os cara entra adiantado lá no Terminal Central e outro atrasado (...)*⁴⁰

A narrativa de Paulo Donizete permite a entrada em um cotidiano de criações de artimanhas que facilitam o trabalho e que talvez diminuam o cansaço provocado pelos movimentos monótonos e repetitivos. O motorista “*Morcego*”, como explica Paulo Donizete, facilita o seu dia de trabalho ao realizar o seu trajeto bem atrás de outro ônibus. Assim, não é necessário parar em todos os pontos de ônibus para o embarque e desembarque de vários passageiros. O motorista, dessa forma, transgredir horários estipulados e atinge o funcionamento ordenado e racionalizado do transporte, ou seja, não cumpre as finalidades visadas, que não estão apenas relacionadas à circulação das

⁴⁰ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

peças, mas, sobretudo, à lucratividade das empresas privadas que atuam no setor de transporte coletivo de Uberlândia.

A realidade e as relações sócio-históricas que os trabalhadores constroem é objeto desta investigação histórica que tenta constituir alguns apontamentos sobre quem são esses trabalhadores em Uberlândia. Os motoristas e cobradores são essenciais para o funcionamento de um sistema de transporte gerenciado pela iniciativa privada e organizado dentro de uma dinâmica que almejava a construção de uma forma de transporte estruturada, ordenada e racionalizada através da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte.

Dentro desta realidade conflituosa, esses trabalhadores constituem suas próprias maneiras e formas de trabalhar que são fundadas em complexas relações culturais construídas com a cidade.

A partir das experiências vividas no trabalho com o transporte coletivo, os motoristas e cobradores mencionaram em suas narrativas os lugares sociais que são apontados como importantes para o alívio das tensões geradas pelas relações de conflito ao promoverem a circulação de pessoas pelo espaço urbano.

*A gente que tem o envolvimento muito grande com trânsito, pessoas, aquilo vai sufocando... Então a gente numa posição que quer fica sozinho lá no meio do mato, aquele silêncio absoluto, passarinho cantando...E é bom...Ajuda a gente sai daquele stress da cidade. Nós trabalhamos com muitas pessoas, movimento, trânsito, pessoas rodando, compromisso com horário, aquilo vai sufocando, aquela pressão que eu te falei, então eu...O lado que busco pra me descarregar essas energias negativas é ir pra beira do rio...Chega lá eu fico ali...E pega nada! Mas só deu ta concentrado ali... Eu esqueço do lado de cá...*⁴¹

A busca da tranquilidade e calma pelo motorista da Transcol diz um pouco sobre o que é a vida e o trabalho na cidade grande. O descompromisso com horários, regras, deveres, vestimentas e responsabilidades gera a ele sensações de bem-estar.

Neste mesmo sentido, a cobradora Maria Gersoni aponta a sua casa como um local de descanso e descarregamento de angústias “(...) gosto do videokê, adoro,... Quando eu tô cansada, estressada, eu ligo aí começo a cantar, coloco o DVD aí. O meu stress vai embora...”⁴² Cantar para a cobradora que diz, “(...) minha vida é horário! Eu tenho horário pra tudo! Tenho horário pra dormir, pra levantar, pra fazer comida, tenho horário pra dar meu cochilinho depois do almoço...(...)” , significa extravasar

⁴¹ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

⁴² Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

apreensões de uma vida de trabalho, como cobradora, mãe e esposa: “ (...) *a minha folga é arrumar, lavar, passá e cozinhar. E tenho marido ainda! Mas como meu marido já trabalhou também, foi motorista e me vê como cobradora, ele não me cobra nada! Ele sabe meu cansaço, ele sabe como foi meu dia de trabalho na rua, ele sabe porque passou por isso durante cinco anos...* ” ⁴³

A família, nas narrativas dos motoristas e cobradores, sempre aparece como algo de grande importância, estando inclusa nos planos e perspectivas futuras “ (...) *agora meu intuito, meu foco agora é a família. Agora no momento quando eu falo minha família eu tenho que incluir meu pai, mais minha mãe, porque tá na idade, aí que você já viu, depende só da gente que é filho.* ” ⁴⁴

O motorista da Transcol José Roberto de Faria, que mostra uma grande preocupação com o bem-estar de seus pais, já com idade avançada, preza também pela formação de caráter de seus três filhos:

(...) quando eles entró na fase da adolescência, aí que eu deduzi: bom! “Agora só a mulher não dá conta! Agora é a hora do pai tá presente, porque a voz grossa abala e a dona Maria a gente sabe que ela não dá conta..., elas age com o coração...” Então foi um dos grandes fatores que contribui pra mim também trabalhar na cidade, porque agora eu tenho um horário, eu sei, ela sabe a hora que eu saio, ela sabe a hora que eu chego, ela sabe aonde eu tô, qualquer coisa que acontecer...” ⁴⁵

José Roberto aponta que a mudança do volante de um caminhão para o de um ônibus urbano foi realizada pela preocupação em estar próximo aos seus filhos, e assim participar da formação deles.

A projeção de um futuro bom para os filhos, que envolve uma boa formação educacional, esteve sempre presente nas narrativas dos motoristas e cobradores, pais e mães de família, com a esperança de que as condições de vida sejam melhores e as oportunidades maiores. As perspectivas futuras para a família vêm muitas vezes ligadas com projeções particulares de pretensões de aposentadorias como motoristas e cobradores, ou seja, de continuarem trabalhando no setor, não havendo assim desejo de deixarem o trabalho no transporte: “*Gosto daquele serviço! Pretendo aposentar ali! Eu vou fazê de tudo pra aposentar ali!*” ⁴⁶

⁴³ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

⁴⁴ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

⁴⁵ Ibid., José Roberto de Faria.

⁴⁶ Entrevista com Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

Gostar do trabalho realizado significa entender que esses trabalhadores se identificam com a função que realizam e imprimem seus valores e preceitos sobre atividade de transportar pessoas pelo espaço urbano e assim constituem suas vidas nesta cidade, contribuindo para a construção desta ao promover o encontro entre moradores de diferentes regiões.

Os motoristas e cobradores mostraram-se pessoas com sonhos e batalhadoras não só para a realização de uma satisfação pessoal, mas de projetos familiares isso demonstra a iniciativa de perpetuação e transmissão de uma vida digna e trabalho marcado por incessantes buscas frente às relações, que constituem a cidade formada, sobretudo, por pessoas.

Entre as muitas pessoas que habitam Uberlândia, dentro de grandes veículos, alguns, verdes, amarelos, cinzas e outros vermelhos, estão alguns dos trabalhadores mais importantes do cenário urbano: os motoristas e cobradores. Ora de mau-humor, ora com um sorriso no rosto, realizam as necessidades de chegar ou ir a algum lugar. Reconhecidos ou não por seus passageiros pelo trabalho que realizam, eles estão, neste trabalho historiográfico, como sujeitos de um tempo histórico marcado por disputas e contraditórias relações:

Eu vou deixar uma pausinha, eu vou te agradecer, de você ter dado o privilégio de passar parte do meu conhecimento, não sei se vai ter benefício?!(...) Mas se você puder colocar meu nome lá naquelas letrinhas do livro assim, o entrevistado: Zé Roberto lá!⁴⁷

⁴⁷ Entrevista com o motorista da Transcol José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento desta pesquisa colaborou no desencadeamento de várias questões sobre motoristas, cobradores, transporte coletivo urbano e a cidade de Uberlândia. Essas questões não estão concluídas; pelo contrário, estão em um campo de discussão sobre o trabalho no transporte e a sua relação com o espaço urbano. No entanto não deixa de ser necessário elaborar algumas considerações para a finalização dessa pesquisa.

Construir um trabalho histórico, desde a reunião de fontes à escrita de interpretações, não é algo fácil, pois lidamos em nossas investigações com pessoas e suas trajetórias históricas. Analisar as relações que constroem não é algo de compreensão simples.

Nós somos seres extremamente subjetivos e complexos, que não apresentam singularidades em termos de práticas, discursos e ações. Investigar outros sujeitos e as relações que os cercam é entrar em dimensões confusas que exigem do historiador um bom-senso e “tato” para lidar com questões, que, muitas vezes, exigem de nós muito em relação ao que somos enquanto pesquisadores do social.

A partir das análises e interpretações construídas nos capítulos, pode-se afirmar que o transporte coletivo urbano de Uberlândia possui grande importância, juntamente com seus principais operadores: motoristas e cobradores.

Compreender a sua essencialidade na vida de milhares de pessoas é perceber o que um aumento na tarifa provoca nas condições financeiras dos trabalhadores/usuários. O último acréscimo na passagem, em junho de 2005, cujo valor era R\$ 1,50 e foi reajustado para 1,90, provocou uma reação dos passageiros, principalmente estudantes que expressaram de forma coletiva nas ruas da cidade que o transporte é algo essencial para as suas vidas e para muitas outras pessoas; que o valor da tarifa cobrado dificulta ou mesmo causa a exclusão das vivências nesta cidade:

Uberlândia registrou ontem um dia para ser lembrado por muito pelos passageiros do transporte urbano, pelos motoristas que precisam trafegar na região central da cidade e pelas pessoas que apenas precisam trafegar na região central da cidade e pelas pessoas que apenas presenciaram a maior manifestação pública das últimas décadas em Uberlândia. O protesto pela redução do preço da tarifa de ônibus reuniu cerca de duas mil pessoas, segundo a estimativa da Polícia Militar e bloqueou as entradas e saídas do

*Terminal Central durante toda a tarde deixando cerca de 100 mil passageiros sem transporte, segundo a Prefeitura e a COMTEC.*⁴⁸

A mobilização de milhares de pessoas nos diz um pouco sobre a realidade em que opera o transporte na cidade e sobre as relações em que estão inseridos tanto usuários quanto motoristas e cobradores. A operação do transporte acontece com uma alta rentabilidade para as empresas concessionárias: se assim não fosse, empresários não perderiam investimentos e custos operacionais nesta cidade.

As relações exploratórias, dessa forma, não são construídas somente nos laços patrão e empregado, dentro do esquema de mais-valia - o trabalho realizado e não pago aos trabalhadores -, mas também sobre a venda das passagens com um alto valor aos moradores da cidade. O transporte coletivo urbano está entre os itens que formam o conjunto das necessidades básicas para a sobrevivência. Por isso deveria talvez ser fornecido a custos reduzidos, ou ao menos haver subsídios por parte do poder público.

Nesse sentido, podemos até mesmo afirmar que o direito de ir e vir de qualquer cidadão estaria sendo violado ao ser necessário pagar um preço alto para circular pela cidade e assim desenvolver atividades diárias. A reportagem acima nos aponta que a realidade em que se dá o transporte é tensa pelo fato de alguns usuários sentirem e viverem em termos financeiros o alto valor para utilizar o transporte e, ao mesmo tempo, perceberem a acumulação ilícita de grupos do setor.

As relações conflituosas entre usuários, empresas e Prefeitura Municipal aparecem no jornal *Correio de Uberlândia*, mesmo que de forma alterada e distorcida. Mas notícias que envolvem motoristas e cobradores raramente aparecem em meio a outros fatos noticiados no jornal. Os registros da imprensa sobre o transporte coletivo de Uberlândia tratam com mais frequência de assuntos como: avanços tecnológicos no setor, transações financeiras, mudanças de direção, dívidas das empresas à Prefeitura Municipal em termos de impostos e licitações.⁴⁹

Recentemente, no mês de junho de 2007, o jornal *Correio de Uberlândia* abordou em suas páginas a profissão de cobrador do transporte coletivo urbano, apontando benefícios e problemas vividos por esse trabalhador, que:

⁴⁸ SILVA, Selma. 100 mil pessoas ficam sem transporte. **Correio**, Uberlândia 09 de junho de 2005. Cidades. p. B-3.

⁴⁹ SILVA, S. Ônibus e Vans do SIT são rastreados por satélite. **Correio**, Uberlândia 24 de junho de 2004. Cidades. p. B-3; TIAGO, D. Projeto sugere renovação de contrato. **Correio**, Uberlândia 11 de maio de 2005. Política. P. A-3; CASTRO, M. Transcol é vendida para grupo Pluma. 22/01/2004. Cidades. p. B-3 e CASTRO, M. 30% dos passageiros não pagam pelo transporte. **Correio**, Uberlândia 18/11/2004. Cidades. p.B-2.

*Para exercer a função com salário de R\$ 562,80 (além da cesta básica, tíquete alimentação, convênio médico e odontológico) é preciso enfrentar uma jornada de trabalho de sete horas diárias. Os profissionais devem primeiro passar por uma série de treinamentos, que além de ensinar a operar o caixa e os equipamentos, tende a melhorar o relacionamento com os colegas e proporcionar atendimento de qualidade ao público.*⁵⁰

A reportagem ainda traz alguns depoimentos de cobradores que procuram na profissão, segundo o jornal, “(...) *mais que um ganha pão, é uma forma de conhecer pessoas ou se sentir útil. Para outros, é um trabalho paralelo. Cobrador de ônibus também é taxista, auxiliar de enfermagem, autônomo e até voluntário.*”⁵¹ O objetivo dela seria abordar a profissão como uma possibilidade a prováveis leitores/trabalhadores desempregados ou para aqueles em que a renda mensal exige uma complementação para o sustento familiar.

Nesse sentido, os cobradores não surgem no jornal para informarem ou falarem sobre o trabalho no transporte coletivo urbano de Uberlândia, mas como empregados realizados e felizes desenvolvendo essa função.

Dentro da mesma reportagem, que ocupou toda uma página, o jornal ainda apresenta como exemplo a história de vida da cobradora Cremilda Gomes Pereira com o seguinte subtítulo “*Uma bisavó que não pretende parar tão cedo*”. A cobradora aparece como uma trabalhadora incansável:

“(...) 19 anos de profissão de Cremilda Gomes Pereira. Com sete filhos, 20 netos e oito bisnetos, essa senhora de 60 anos já foi dona de casa, fiandeira, encarregada de limpeza, salgadeira, auxiliar de serviços gerais, técnica em enfermagem e, mesmo aposentada continua na ativa. (...) Com aposentadoria e o salário de cobradora, ela recebe R\$ 1 mil por mês. Um padrão de vida estável, considerando a perda no número de vagas de trabalho para pessoas, que assim como ela, não completaram o ensino fundamental. ‘Comprei minha casa no bairro Morumbi e ajudo minha família. A cesta básica que recebo da empresa dou para dois dos meus netos, eles são pequenos e precisam mais do que eu, também empreguei a minha filha em minha casa, pago férias, 13º salário, como qualquer outra empregada’ disse Cremilda.”⁵²

Segundo a mensagem transmitida pelo jornal, as pessoas não sabem aproveitar as possibilidades para a conquista de condições de vida satisfatórias, como a aposentada

⁵⁰ MOTA, Núbia. Idas e Vindas Cheias de Histórias. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia 21/06/2007. Cidades. p. B-2.

⁵¹ Ibid., p. B-2.

⁵² Ibid., p. B-2.

Cremilda, que como cobradora de ônibus consegue manter até mesmo sua filha como empregada doméstica. Acredito que o jornal *Correio de Uberlândia* através da reportagem publicada faz apenas a construção de um discurso, utilizando do trabalho de cobrador de ônibus. O fundamento do discurso está centrado em estereótipos de profissionais empreendedores e criativos, que conseguem certa estabilidade ocupando postos de trabalho, como de cobrador de ônibus, que são exercidos, geralmente, por pessoas sem grande qualificação profissional.

Os trabalhadores do transporte aparecem de maneira distorcida, ou seja, desconectados da realidade social de que fazem parte. Nesse sentido não se pode negar o fato que cobradores e motoristas aparecem no jornal, mas é preciso refletir sobre esses raros momentos e as intenções construídas em torno de uma reportagem como vimos a citada acima.

Pensar a realidade de motoristas e cobradores da cidade de Uberlândia é, logo de princípio, lidar com práticas sociais que tentam abafar, distorcer e ocultar a presença, a importância e a força desses trabalhadores na cidade, o que já se torna um grande obstáculo dentro de uma investigação histórica. Eles, no entanto, estão na cidade e fazem parte das relações que constituem Uberlândia, o que é um fato irrefutável.

A distorção, o silêncio e o desaparecimento desses sujeitos são aspectos que fazem parte de caminhos áridos da pesquisa e que constituem a nossa realidade. A imprensa, mesmo com as limitações que proporciona às nossas investigações, é ainda muito procurada por nós pesquisadores. Esse fato levanta várias questões sobre as quais deveríamos nos debruçar para pensar se ela realmente é algo necessário em nossas pesquisas, já que nem todos os sujeitos da cidade são notícias em suas páginas.

A imprensa, no entanto, traz uma certa cidade em suas reportagens e determinados sujeitos que a compõe, a omissão das *outras cidades* que formam Uberlândia têm objetivos dentro das relações construídas no social. É nesse sentido que novos caminhos e problemas surgem dentro desse trabalho de pesquisa, que enfrentou vários obstáculos com a imprensa local como fonte para a construção das análises e interpretações sobre trabalhadores do transporte coletivo urbano de Uberlândia.

Dessa forma, é necessário pensar o papel do jornal *Correio de Uberlândia* em nossas pesquisas e entendê-lo em sua historicidade a partir da realidade que vivemos. O *Correio de Uberlândia* é um dos principais jornais de um centro urbano que ultrapassa meio milhão de habitantes. Precisamos compreender como ele influencia as nossas

opiniões, constrói imagens e concepções. É necessário para nós, historiadores que desejam os pensar Uberlândia, refletir sobre a prática desse jornal nesta cidade.

O tema “Cidade” e “Trabalho”, eixo desta dissertação, continua comportando várias outras análises, não só quanto às vivências de trabalhadores do transporte coletivo urbano, mas de muitos outros que constroem as relações sociais nesta cidade. Enfrentando desafios e lançando questões nesta investigação, esse trabalho aponta caminhos para pesquisas neste tema.

FONTES

I – Narrativas orais

Osvaldo Conceição de Souza: 48 anos, cobrador, natural de Santa-Vitória – MG. Foi o primeiro entrevistado. Gravei a entrevista em outubro de 2005, quando já tinha completado quatorze anos como cobrador da Transcol. Osvaldo tem uma relação de parentesco comigo (tio). Reside em Uberlândia há 21 anos e atualmente mantém a sua residência no bairro São Jorge I. Trabalhou, na cidade de Santa-Vitória como vendedor de picolés, em uma cerâmica de tijolos e comerciante. Em Uberlândia trabalhou como comerciante e agora como cobrador da Transcol.

Paulo Donizete da Silva: 50 anos, foi o segundo entrevistado. É motorista a quatro anos da Auto Viação Triângulo e natural de Dorés do Indaiá-MG. Há dez anos escolheu Uberlândia para viver e há sete anos reside no residencial Viviane. Já trabalhou anteriormente como motorista de caminhão e mecânico. É casado com Irene e pai de dois filhos.

Nivaldo José de Souza: também meu tio, 52 anos, cobrador a dez anos da Auto Viação Triângulo e também é natural de Santa-Vitória-MG, habita o bairro São Jorge há dez anos. Anteriormente trabalhava como vendedor de uma loja de materiais de construção. É casado com Cristina e pai de dois filhos.

Emídio dos Santos: indicado por Sr. Nivaldo, foi o quarto a ser entrevistado, no mês de novembro do ano de 2005. Sr. Emídio, 35 anos, motorista da Transcol há 5 anos, mas já trabalhava na empresa há nove anos como cobrador. É natural de Porteirinha-MG, reside em Uberlândia há quatorze anos e atualmente tem sua residência no bairro Shopping Park. É solteiro e residia com mais dois irmãos.

José Roberto de Faria: 40 anos, motorista há quatro anos da Transcol, é natural de Guimarães-MG, mas reside em Uberlândia há trinta e dois anos, no bairro Presidente

Roosevelt. Trabalhou como motorista autônomo em um caminhão de sua propriedade até optar por ser motorista de ônibus coletivo urbano. É casado e têm três filhos.

Maria Gersoni: 44 anos, cobradora da Auto Viação Triângulo há quatro anos, natural de Goiatuba-GO e reside há dez anos no bairro Granada. Trabalhava anteriormente na própria empresa no setor de serviços gerais. É natural de Goiatuba – GO morou em várias cidades: Colinas – TO e também Santa – Vitória – MG. Já trabalhou como auxiliar de contabilidade e secretária. É casada e tem um casal de filhos.

II - Periódicos

Jornal Correio de Uberlândia. Uberlândia/MG. De 1980 a 2004.

Jornal Primeira Hora. Uberlândia/MG. De 1982 a 1988.

Transcolito. Transcol/Uberlândia. Somente algumas edições do informativo interno. Do ano de 2001 a 2003.

III - Sites

www.ibge.gov.br

www.transcolnet.com.br

www.tacom.com.br

www.cnp.gl.embrapa.br/indicadores/salario.php.

IV - Material informativo

Panfleto Informativo. Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte. Uberlândia, 1997.

V - BIBLIOGRAFIA

- BARBOSA, Marta Emisia Jacinto. “Os Famintos do Ceará”. In: In: KHOURY, Y. A.; FENELON, D. R.; ALMEIDA, P. R.; MACIEL, L. A. **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo: Olho d’água, 2004. p. 94-115.
- BATISTA, Sheille S. **Buscando a cidade e Construindo viveres: relações entre campo e cidade**. 130f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- BERNARDINO, A. R. **O Transporte Informal em Uberlândia: Formas de atuação das Peruas e Vans**. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000.
- 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.
- CALVO, Célia R. **Muitas Memórias e Histórias de uma Cidade: experiências e lembranças de viveres urbanos Uberlândia 1938-1990**. 291f. 2001. Tese (Doutorado em História) Departamento de História, PUC, São Paulo, 2001.
- DAMASCENO, F. S. **Condições de Vida e Participação Política de Trabalhadores em Uberlândia nos anos de 1950/1960**. 143f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- FENÉLON, Déa R. “O historiador e a cultura popular: história de classe ou história do povo?” In: **História & Perspectivas**, Uberlândia, nº6, p. 5-23, jan/jun 1992
- FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do Planejamento de transporte urbano de Uberlândia/MG**. 132f. 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade de Brasília, Brasília, 1994.
- FONTANA, Joseph. Repensar a história para projetar o futuro. In: **História: análise do passado e projeto social**. Bauru, SP: EDUSC, 1998.
- KOUHRY, Yara. Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história. In: KHOURY, Y. A.; FENELON, D. R.; ALMEIDA, P. R.; MACIEL, L. A. **Muitas memórias, outras histórias**. São Paulo: Olho d’água, 2004. p. 125.
- _____. Narrativas Orais na investigação da História Social. **Projeto História** 22. São Paulo: Educ, 2001. p. 80
- MACIEL, Laura. Produzindo notícias e histórias: algumas questões em torno da relação Telegráfo e Imprensa -1880/1920. FENELON, Déa et al. (orgs.). **Muitas Memórias, outras Histórias**. São Paulo: Olho d’água, 2004. p. 14-40. p. 14 e 15.

- 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.
- MEDEIROS, E. A. **Trabalhadores e Viveres Urbanos:** Trajetórias e Disputas na Conformação da cidade – Uberlândia- 1970-2000. 186f. 2002. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.
- MELLO, J. M. C; NOVAIS, F. A. Capitalismo Tardio e sociabilidade moderna. In: SCHWARCZ, Lilia M.(org.) **História da vida privada:** contrastes da intimidade contemporânea. Vol. 4, São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 560-688.
- MIRANDA, Luciana Lílian. **Adeus Ao “Jeca-Tatu”:** Proprietários Rurais de Uberlândia – MG, Vivenciando a Política Agrícola Modernizadora, 1960-1985. 147f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- MORAIS, S. P. **Trabalho e Cidade:** Trajetórias e Vivências de Carroceiros na Cidade de Uberlândia -1970- 2000. 163f. 2002. Dissertação (Mestrado em História) Instituto em História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.
- REIS, M. V. **Entre Viver e Morar:** Experiências dos Moradores de Conjuntos Habitacionais (Uberlândia -1980/1990). 128f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- ROSA, Ivani. **Trilhando Caminhos e Perseguindo Sonhos:** Histórias e memórias de caminhoneiros. 208f. 2006. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.
- PETUBA, Rosângela. **Pelo Direito à cidade:** experiência e luta dos ocupantes de terra do bairro Dom Almir – Uberlândia (1990-2000). 116f. 2001. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2001.
- _____. Uma cidade, muitas memórias: Trajetórias de vida dos trabalhadores ocupantes de terra do bairro Dom Almir, Uberlândia (1990-2000). **História & Perspectivas**, Uberlândia, (27 e 28): 357-378, Jul/Dez. 2002/Jan/jun.2003.
- PORTELLI, Alessandro. Entrevista com Portelli. In: **História & Perspectivas**. Uberlândia, 25/26, p. 27-54. Jul/Dez 2001 Jan/Jul 2002.
- _____. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História**. São Paulo, n ° 14, p. 25-39, fev. 1997.

_____. A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significados nas memórias e nas fontes orais. In: **Tempo**. Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, vol. 1, nº2, p. 59-72, 1996.

_____. Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na história oral. In: **Projeto História**. Revista do Programa de Estudo Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC/SP. São Paulo, nº. 15, p. 13-33, 1997.

SANTANA, E. D. Oliveira. **Cultura Urbana e Protesto Social: o Quebra-Quebra de 1959 em Uberlândia**. 147f. 2005. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entraram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo 70/80**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. 329 p.

SARLO, Beatriz. Um olhar político. In: **Paisagens imaginárias**. São Paulo: EDUSP, 1997.

SILVA, J. F. **Sistema Integrado de Transporte: “Conforto, Segurança e Rapidez” na vivência dos usuários?** 2004. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia: Da “Cidade Jardim” ao “Portal do Cerrado” - Imagens e Representações no Triângulo**. 290f. 1995. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

THOMPSON, E.P. Intervalo: A Lógica Histórica. In: **A Miséria da Teoria: ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p 51.

_____. Prefácio. In: **A Formação da Classe Operária**. Vol 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. “Exploração”. In: **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1987. Vol II. P.18.