

JANAINA FERREIRA SILVA

**“ESTAMOS TRANSPORTANDO VIDA!”:
TRAJETÓRIAS E EXPERIÊNCIAS DE MOTORISTAS E
COBRADORES DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE
UBERLÂNDIA**

UBERLÂNDIA-AGOSTO/2007

JANAINA FERREIRA SILVA

“ESTAMOS TRANSPORTANDO VIDA!”:
TRAJETÓRIAS E EXPERIÊNCIAS DE MOTORISTAS E
COBRADORES DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE
UBERLÂNDIA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Uberlândia, na linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais, sob a orientação da professora Dr.^a Heloísa Helena Pacheco Cardoso, para obtenção do título de Mestre em História.

Área de concentração: História Social

UBERLÂNDIA-AGOSTO/2007

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

S586e Silva, Janaina Ferreira, 1981-
 “Estamos transportando vida!” : trajetórias e
 experiências do transporte coletivo urbano de Uberlândia
 / Janaina Ferreira Silva. -Uberlândia, 2007.
 137 f. : il.

Orientadora : Heloisa Helena Pacheco Cardoso.
 Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Uberlândia,
 Programa de Pós-Graduação em História.
 Inclui bibliografia.

1.História social - Teses. 2. Motoristas de ônibus –
 Uberlândia
 (MG) - Teses. 3. Transportes coletivos – Uberlândia (MG) –
 Teses.
 I. Cardoso, Heloisa Helena Pacheco. II. Universidade Federal d
 Uber-
 lândia. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

CDU: 930.2:316

JANAINA FERREIRA SILVA

“ESTAMOS TRANSPORTANDO VIDA!”:
TRAJETÓRIAS E EXPERIÊNCIAS DE MOTORISTAS E
COBRADORES DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE
UBERLÂNDIA

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em
História da Universidade Federal
de Uberlândia, para obtenção do
título de Mestre em História, na
linha de pesquisa Trabalho e
Movimentos Sociais.

Área de concentração: História
Social

Banca Examinadora:

Uberlândia, Agosto de 2007.

PROF^a.DR^a. Heloísa Helena Pacheco Cardoso
(orientadora)

PROF^a.DR^a. Regina Helena Alves da Silva - UFMG

PROF. DR. Paulo Roberto de Almeida - UFU

AGRADECIMENTOS

Acredito que qualquer trabalho de pesquisa não é resultado provindo de apenas uma pessoa, mas sim de várias que, de alguma forma, contribuíram para a sua construção e este torna-se um espaço importante para registrar os meus sinceros agradecimentos...

Aos meus pais, Edivandro e Divina, pelos longos anos de dedicação e amor despendidos a mim e a minha querida irmã Josienne.

Ao Fabrício, companheiro de todas as horas, que leu quase incansavelmente esse trabalho e ainda ouviu minhas aflições e dúvidas por várias horas ao longo desses dois anos.

À professora Heloísa que com segurança, responsabilidade e profissionalismo, orientou essa pesquisa e ainda encontrou disposição em meio a muito trabalho.

Ao professor Paulo Roberto de Almeida, com quem aprendi muito durante a minha vida acadêmica, por se mostrar uma pessoa sempre compromissada e preocupada com sua prática política enquanto educador e pesquisador.

Às professoras Dilma Andrade e Célia Rocha, que ministraram de forma competente disciplinas da linha Trabalho e Movimentos Sociais contribuindo com muitas reflexões durante a pesquisa.

Ao professor William Ferreira, do Instituto da Geografia, pelos apontamentos e colocações no exame de qualificação.

Às colegas Maria Gisele e Juliana que foram bastante enriquecedoras e que me auxiliaram muito ao dispor de tempo para a leitura desse trabalho.

Aos colegas da VI Turma de Mestrado em História Renata, Geovanna, Paulo e Gisélia por dividirem inúmeras angústias, receios e dúvidas nas conversas nos corredores.

Ao meu tio Osvaldo Conceição que acompanhou de perto essa pesquisa.
Aos motoristas e cobradores Paulo Donizete, Roberto de Faria, Maria Gersoni, Nivaldo e Emídio, que abriram as portas de suas casas e de suas vidas a uma pessoa desconhecida e que acreditaram nesse trabalho ao exporem suas histórias sobre a dura rotina no transporte coletivo desta cidade. E por fim, a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a construção dessa pesquisa.

RESUMO

Esta dissertação aborda o trabalho e a vida de motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano de Uberlândia. Para o seu desenvolvimento foram realizadas pesquisas nos jornais *Correio de Uberlândia*, *Primeira Hora* e em algumas edições do informativo interno da empresa Transcol, chamado *Transcolito*. Foram gravadas entrevistas orais com trabalhadores do transporte, onde eles relatam as suas experiências de vida e de trabalho em Uberlândia, possibilitando interpretações sobre suas trajetórias como sujeitos sociais que vivem processos históricos onde se constituem como trabalhadores. O período pesquisado estendeu-se do ano de 1980 a 2004. O grupo de motoristas e cobradores entrevistados para essa pesquisa é composto por migrantes, que chegaram à Uberlândia nas décadas de 1980 e início de 1990 buscando melhores condições de vida e trabalho e que encontraram no setor de transporte possibilidades de manter a vida nesta cidade.

O cotidiano de trabalho no transporte mostrou-se cercado de conflitos. Ele é um meio de locomoção organizado pela Prefeitura Municipal de Uberlândia, oferecido por empresas privadas, garantido por motoristas e cobradores e utilizados por moradores de baixa renda da cidade. Nesse sentido, o transporte é realizado dentro de uma dinâmica complexa onde se configuram interesses que desejam mostrá-lo como organizado, moderno e dinâmico; por outro lado, com a lucratividade tornando-se o principal objetivo, impõe-se aos trabalhadores do setor formas de trabalho exploratórias, materializadas em longas jornadas e diferentes formas de controle sobre seu trabalho, como é o caso das catracas eletrônicas, que afetam as relações familiares e de sociabilidades e alimentam expectativas de mudanças. Por fim, os passageiros surgem nessa conjuntura muitas vezes como sujeitos prejudicados no alcance de seus desejos de circulação pelo espaço urbano, mas também, algumas vezes, como companheiros dos trabalhadores do transporte.

Palavras-Chaves: motoristas, cobradores, trabalho, transporte coletivo urbano, cidade de Uberlândia.

ABSTRACT

This dissertation approaches how Uberlândia's bus drivers and conductors work and live. In order to discuss these subjects the newspapers *Correio de Uberlândia*, *Primeira Hora* and some issues of the Transcol's internal bulletin, called *Transcolito*, were analysed. Some interviews with transport workers were recorded. In these interviews, they talked about their work and life experiences. These interviews allow the construction of many interpretations about their own life as workers in the historical process (period 1980-2004).

The group of bus drivers and conductors interviewed is formed by immigrants that arrived in Uberlândia from 1980's to the beginning of 1990's looking for better life and work conditions.

The work reality in urban transport is troublesome. The bus transportation is organized by Uberlândia's city hall, but is performed by private enterprises and used by poor citizens. Then, the urban transport is involved in a complex social dynamic. On the otherhand, the profits are the central goal. Because of this the workers start to face exploiting work conditions. They work overtime and they are controlled by many different ways like the electronic ratchet. Finally the passengers are also damaged in their transportation need around the urban space. Despite they can be, some times, friends of the conductors and bus drivers.

Keywords: bus drivers, conductors, work, urban transport, Uberlândia City.

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS	8
 CAPÍTULO I	 25
A CONSTITUIÇÃO DA VIDA E A LUTA PELO TRABALHO NA CIDADE DE UBERLÂNDIA	
 CAPITULO II	 59
O TRABALHO NO TRANSPORTE COLETIVO DE UBERLÂNDIA	
 CAPITULO III	 100
USUÁRIOS, TRABALHADORES E EMPRESAS	
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	 128
 FONTES	 133
 BIBLIOGRAFIA	 135

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

“Cada idade, ou cada praticante, pode fazer novas perguntas à evidência histórica, ou pode trazer à luz novos níveis de evidência. Nesse sentido, a ‘história’ (quando examinada como produto da investigação histórica) se modificará, e deve modificar-se, com as preocupações de cada geração ou, pode acontecer de cada sexo, cada nação, cada classe social.”¹

No campo de possibilidades de análise que a História oferece, propus-me a construir um trabalho que abordasse os modos de viver e as memórias dos trabalhadores do transporte urbano dentro das relações sociais estabelecidas na cidade de Uberlândia, no estado de Minas Gerais. A epígrafe acima não foi escolhida meramente para ilustrar essa apresentação; ela constrói, por meio de palavras, algo que muito me fascina na escrita da História: as modificações sofridas por ela de acordo com as preocupações de cada geração, expressões de um tempo histórico vivido por cada um.

Gostaria de me deter por algumas linhas sobre as minhas inquietações e motivações para, assim, expressar as razões desse trabalho historiográfico, explicitando, talvez, sua importância na realidade social que vivemos. A proposta surgiu da motivação de elaborar uma interpretação e um registro histórico de sujeitos que são pouco enunciados na História “oficial” da cidade, mas que, no entanto, participam da construção social desse espaço urbano e que realizam um trabalho importante ao promover a circulação de pessoas pelo espaço geográfico da cidade.

A realização dessa pesquisa tem relações também com a minha preocupação enquanto historiadora de registrar, de alguma maneira, as narrativas, memórias e interpretações desses trabalhadores para gerações futuras. A iniciativa não foi meramente descrever as funções no trabalho e muito menos denunciar condições de vida e trabalho de motoristas e cobradores; foi, sobretudo, compreender as mudanças nas relações históricas

¹ THOMPSON, E.P. Intervalo: A Lógica Histórica. In: **A Miséria da Teoria: ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p 51.

em que estão inseridos esses trabalhadores, pois “(...) *para nós historiadores o nosso objeto é a transformação, a mudança, o movimento, o interesse em saber como e por que as coisas aconteceram, principalmente para descobrir o significado e a direção da mudança.*”²

Fenélon, nesse trecho, expõe os aspectos que nós historiadores devemos atentar em nossas pesquisas, abordando ainda o papel importantíssimo que assumimos dentro da realidade social em que vivemos, por meio de apontamentos para a projeção de um futuro diferente do presente.

Nesse mesmo sentido, meu objetivo central foi historicizar as relações sociais daqueles moradores/trabalhadores com e na cidade, buscando entender como constroem seus modos de viver, trabalhar, de se relacionar (motoristas e cobradores) frente à dinâmica conflituosa que estabelecem com os interesses capitalistas, sejam das empresas privadas ou indiretamente de outros grupos de poder em Uberlândia.³

Busquei entender as razões que levaram esses trabalhadores a trocarem a vida no campo e em pequenas cidades por Uberlândia e como se tornaram motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano. Procurei pensar como se constituem as relações entre trabalhadores e empresariado do transporte na cidade e como cobradores sentem-se e lidam, por exemplo, com a implantação das catracas eletrônicas no interior dos ônibus. Tentei compreender ainda como esses trabalhadores constroem as suas relações com usuários em

² Ver: 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.

³ Não encontrei pesquisas que abordassem diretamente o trabalho de motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano, mas há duas dissertações de Mestrado que tratam de temáticas semelhantes e colaboram na construção de algumas reflexões. O primeiro é MACIEL, Luci Helena. **Enfrentando Estradas e Construindo Caminhos**: experiências de motoristas do transporte rodoviário. 163f. 2005. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2005. Maciel aborda experiências de vida e trabalho de motoristas e interpreta os significados que eles constroem sobre o cotidiano de trabalho transformado pela inserção de novas obrigações tais como fechar cortinas, controlar aparelhos de TV e ar-condicionado dos ônibus, impostas pela empresa com objetivos de se conquistar o ISO9002. A pesquisadora acredita na unidade e interligação das várias dimensões da vida, que são indicativas das complexas relações vividas no social, acreditando que há um campo de experiências dos quais todos os motoristas – sujeitos sociais- compartilham, onde cada qual atribui a eles significados próprios. Compartilhando dessas mesmas noções, há também a Dissertação de Mestrado de 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. Ivani Rosa pesquisou as experiências e histórias de caminhoneiros. Através de narrativas orais, ela entrou no mundo das agruras vividas nas estradas, intensificadas pela dor de estarem ausentes de seus lares, esse cotidiano é ainda dificultado pela má conservação das estradas, assaltos e precariedades sanitárias e alimentícias. A pesquisadora trata também da vida do caminhoneiro para além das estradas, que é conturbada pela vontade de retornar ao seio familiar e pela tristeza de saber que irá novamente voltar para a direção do seu instrumento de trabalho: o caminhão.

seu cotidiano na cidade, como são vistos por seus passageiros e, inversamente, como estes são observados e entendidos por motoristas e cobradores.

Ao escolher o trabalho e a vida de motoristas e cobradores como uma pesquisa histórica, construí um registro interpretativo de histórias que não têm visibilidade, que não são preservadas ou divulgadas e que nem mesmo são consideradas como parte da História. A pesquisa sobre esses trabalhadores teve o intuito de registrar e interpretar modos de viver e trabalhar de pessoas que, muitas vezes, não são entendidas como sujeitos históricos.

A partir do momento em que optei por investigar os viveres desses trabalhadores, percebi um outro campo de compreensão sobre a História que contradiz a realidade histórica constituída pelas versões de grupos dominantes, possibilitando a existência de outras histórias e memórias. Nesse sentido, esse trabalho historiográfico expressa uma posição política não só no meio acadêmico, como também na sociedade em que vivemos.

Ao escolher os trabalhadores do transporte coletivo urbano da cidade de Uberlândia, optei também por compreender a importância desta forma de transporte na vida das pessoas de uma maneira diferente - embora muitas vezes compartilhada - da publicada nos jornais locais ou divulgada pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte por meio de propagandas e noticiários televisivos. A essencialidade do transporte pode ser também construída pelos próprios significados elaborados para ele no cotidiano diário de labuta, através da importância que os trabalhadores atribuem ao seu trabalho e à utilização do transporte para a circulação na cidade.

Em síntese, a relevância do transporte coletivo é também construída pelos próprios trabalhadores. Esse transporte, ao mesmo tempo em que possibilita a sobrevivência e a permanência de vários trabalhadores na cidade e indica a locomoção pelo espaço urbano de milhares de moradores/trabalhadores, é também um meio lucrativo para empresas da cidade e elemento estruturador do espaço geográfico.

O sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Uberlândia é, então, constituído por uma rede complexa de interesses que projetam diferentes significados para sua existência no espaço social da cidade.

A cidade de Uberlândia está situada no estado de Minas Gerais, na região conhecida como Triângulo Mineiro, com população estimada, em julho de 2006, em 600.368 mil

habitantes⁴ e é considerada como uma cidade de porte médio. Há uma economia baseada na agricultura, na pecuária e no comércio varejista e atacadista, que, ao longo dos anos, incentivou a vinda de moradores das cidades vizinhas em busca de melhores condições de vida.⁵

O número considerável de habitantes, junto à especulação imobiliária sobre regiões próximas ao centro comercial principal, indica um espaço urbano de grandes extensões, tornando o transporte coletivo essencial para a vida nesta cidade, não só para moradores que o utilizam cotidianamente como também para aqueles que trabalham nas funções de motoristas e cobradores.⁶

A necessidade de percorrer grandes distâncias no espaço de Uberlândia é algo que vem crescendo a partir do final das décadas de 70 e 80 do século XX, momento em que foram construídos os primeiros Conjuntos Habitacionais em Uberlândia: Luizote de Freitas, Santa Luzia, Alvorada e Segismundo Pereira.⁷ Porém, os ônibus urbanos na cidade já circulavam desde o final da década de 1950, quando surge a Transcol, empresa que até hoje atua no transporte coletivo da cidade.

Somente a partir da década de 1980 do século XX, segundo pesquisa realizada nos jornais *Primeira Hora* e *Correio de Uberlândia*, é que há atuação efetiva do Poder Público Municipal na organização e regulamentação do transporte na cidade. A administração municipal passou a definir o número de ônibus que deveriam circular, os bairros a serem

⁴ Disponível em <www.ibge.gov.br> acesso em 03/03/2007.

⁵ Sobre esse assunto existem dois trabalhos importantes por focarem da cidade e os seus moradores. O primeiro é 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. Petuba aborda as experiências de vividas em uma ocupação na região periférica da cidade, denominada Dom Almir e investiga o processo histórico que levou pessoas a ocuparem esse local na periferia de Uberlândia, as condições de vida e as lutas travadas pelos ocupantes com o poder público pela legalização do bairro. A segunda dissertação é 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. A pesquisadora aborda também as experiências de famílias que migraram do meio rural para Uberlândia, na busca de uma vida melhor, mais digna em relação àquela que viviam no campo. Elas foram expulsas devido às inovações tecnológicas que foram estabelecidas no campo a partir dos anos de 1970. Diante desta experiência de expulsão, a pesquisadora preocupou-se em refletir como e em quais condições esses ex-trabalhadores do campo vivem na cidade de Uberlândia.

⁶ Lembrando que existem outros trabalhadores que trabalham nas garagens como: mecânicos, recepcionistas e auxiliares administrativos e contábeis, mas que nesta pesquisa não são abordados por não estarem diretamente ligados à operação direta dos serviços, ou seja, ao transporte de pessoas.

⁷ Ver sobre o assunto, a dissertação de Mestrado: REIS, M. V. **Entre Viver e Morar**: Experiências dos Moradores dos Conjuntos Habitacionais (Uberlândia 1990-2000). 128f. 2003. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História. Universidade Federal Uberlândia, Uberlândia, 2003.

percorridos e horários a serem cumpridos, sendo que até então tais decisões eram deixadas à livre iniciativa da empresa.

Ao final da década de 1980 houve a implantação do PROBUS - Programa de Transporte Público por Ônibus - que tinha o objetivo de racionalizar o transporte com medidas que equacionassem os longos percursos, redistribuíssem as paradas dos ônibus e diminuíssem a superlotação.⁸ No ano de 1986, a Transcol passou a dividir as linhas da cidade com a empresa de transporte rodoviário Nacional Expresso (1986 a 1990). Na década de 90, esta empresa deixa de atuar, abrindo espaço para a Transbittar (1990 a 1993) e a Auto Viação Triângulo (atuante na cidade desde 1990).

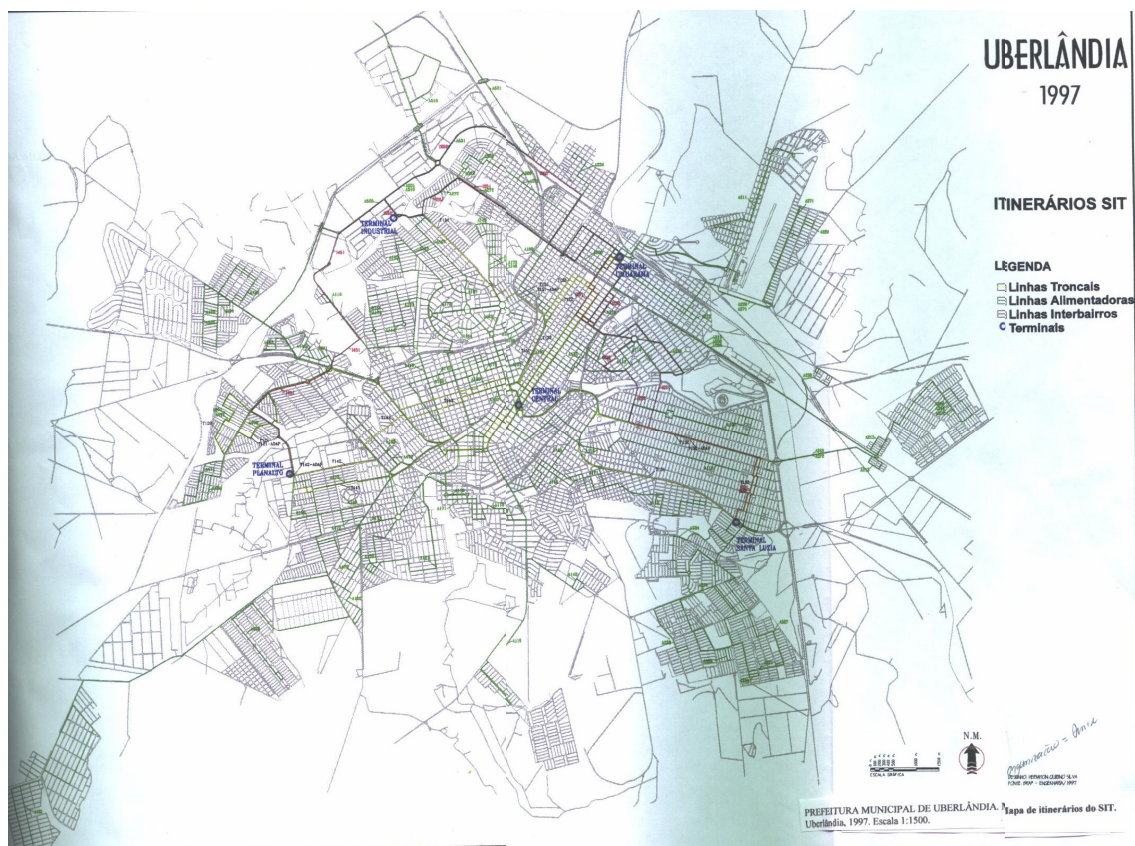
No momento presente, 2007, o transporte coletivo urbano de Uberlândia funciona através do sistema de integração físico-tarifária - Sistema Integrado de Transporte - que foi inaugurado em julho de 1997. O Sistema Integrado de Transporte (SIT) é composto por cinco terminais instalados em diferentes bairros da cidade, havendo um terminal principal localizado no centro comercial de Uberlândia.

As linhas do SIT operam dentro do esquema Tronco-Alimentador: as linhas alimentadoras correspondem aos trajetos dos bairros próximos aos terminais. Os ônibus que fazem esses trajetos têm a função de alimentar o sistema de transporte, ou seja, eles transportam os usuários, mediante pagamento, até o terminal mais próximo.

O usuário, estando no interior do terminal de bairro, terá como uma das opções, se seu destino for o centro da cidade, as linhas troncais, que correspondem às linhas de avenidas de tráfego mais rápido e que ligam os terminais de bairro ao terminal central.

Dentro desse sistema existem ao todo quatro terminais de bairro e um terminal central, localizado na região central da cidade, que atende todos os ônibus de linhas troncais e alguns de linhas alimentadoras. Existem ainda as linhas denominadas interbairros, que ligam os terminais de bairros a outros terminais de bairros, não necessitando fazer um transbordo (entrar em um outro ônibus para chegar ao seu destino) no Terminal Central.

⁸ PROBUS: INICIADO TRABALHO DE PESQUISA. **Primeira Hora**, Uberlândia, 09 de outubro de 1987,p.3.



Os terminais de ônibus que compõem o SIT foram distribuídos estrategicamente por alguns bairros da cidade de Uberlândia, sendo nomeados e numerados: o Terminal Central foi nomeado Paulo Ferolla da Silva, ex-prefeito da cidade, e numerado por “Um”. Ele se localiza na Praça Sérgio Pacheco –região central- com uma estrutura física maior frente aos outros terminais, contando com três pavimentos (plataformas de embarque e desembarque, setor de lojas comerciais, o *Pratic Center*, e um estacionamento privativo). O terminal de bairro, número “Dois”, foi nomeado José Rodrigues da Cunha, o 1º proprietário da Transcol (anos 50) e está localizado no bairro Umuarama. O terceiro fica no bairro Santa Luzia, denominado Genésio de Melo Pereira. O terminal de número “Quatro”, com a denominação de Brás Cardoso, está localizado no bairro Planalto e, por fim, o terminal de número “Cinco” foi denominado Fábio Pereira, tendo a sua localização no bairro Industrial. Todos esses terminais de bairro possuem plataformas de embarque, desembarque e lojas comerciais, porém são de menor estrutura em relação ao Terminal Central.⁹

Essa forma de operacionalização se dá através do pagamento de uma tarifa única pelo usuário, por meio do qual poderá circular pelos cinco terminais que compõem o sistema de transporte. O transporte da cidade de Uberlândia funciona com duas empresas privadas –Transcol e Auto Viação Triângulo- proprietárias dos veículos, tendo a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte como órgão gerenciador e responsável por fixar paradas de ônibus, ruas em que eles devem transitar -os chamados itinerários- a quantidade de veículos e horários, enfim, toda a operação e planejamento.

A disposição do mapa na página anterior traz a cidade de Uberlândia enquanto estrutura física: ordenamentos de ruas, bairros, Avenidas e quarteirões, destacando o funcionamento do Sistema Integrado de Transporte, com a localização dos cinco terminais, dos itinerários a serem percorridos - especificados com as cores verde, vermelha e amarela - e das numerações das linhas e dos respectivos bairros percorridos por elas.

A visualização e a leitura do mapa mostram que o Sistema Integrado de Transporte caracteriza-se com uma organização extremamente racionalizada, ou seja, planejada com o objetivo, segundo a divulgação da imprensa e de materiais publicitários da SETTRAN, de

⁹ 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. Esse trabalho de pesquisa traz uma série de informações sobre a forma de operacionalização do Sistema Integrado de Transporte, na cidade de Uberlândia.

aumentar a qualidade do serviço prestado e a eficiência da oferta do transporte, reduzir os custos operacionais e resolver os interesses dos usuários, empresas e do órgão gerenciador.¹⁰ A proposta desta pesquisa, no entanto, não teve como objetivo verificar ou estudar o alcance das metas propostas pela Secretaria de Trânsito e Transportes e instituições privadas, mas sim de compreender a realidade para além de uma cidade e de um sistema de transportes projetados em uma folha de papel, com supostas formas de organização, como aparecem no mapa.

As narrativas das pessoas que operam o sistema de transporte trouxeram outras dimensões sobre as realidades em que funciona a circulação de moradores/passageiros do transporte coletivo urbano. As formas e maneiras de se transportar pessoas não estão pautadas em ordenamentos e esquemas racionalizados, fundados em viagens cronômetradas, pontos e itinerários fixados.

As relações sociais construídas com a cidade e seus moradores/passageiros definem o esquema de funcionamento real do transporte nesse espaço urbano. As relações de amizade, ou até de hostilidade, são, por exemplo, definidoras de embarque e desembarque fora dos pontos estabelecidos. Nesse sentido, a organização e o funcionamento do sistema de transporte não estão definidos segundo os parâmetros impostos pelo órgão público responsável, a SETTRAN, e pelas empresas de transporte, mas que, por outro lado, não deixam de imprimir, nas formas em que se dá o transporte, ações e medidas que resguardam seus interesses ligados à lucratividade e à construção de uma imagem de cidade “progressista”, “ordeira” e “organizada”, conforme expresso nos meios de comunicação.

O Sistema Integrado de Transporte, com essas características técnicas aparentemente eficazes, foi discutido e problematizado na monografia “*SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE: ‘Conforto, Segurança e Rapidez’ na vivência dos usuários?*”¹¹, de minha autoria, apresentada como exigência parcial para obtenção do título de bacharel em História, na Universidade Federal de Uberlândia.

Nesse trabalho monográfico procurei discutir que significados os passageiros atribuem ao transporte, nesse momento de implantação do Sistema Integrado de Transporte,

¹⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relatório Comparativo**. Uberlândia, [s/d].

¹¹ 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.

cruzando visões e versões dos passageiros com reportagens jornalísticas da imprensa local – *Jornal Correio*. Realizei ainda um paralelo entre as reclamações de passageiros publicadas no mesmo periódico e as reações do poder público, também noticiadas no *Jornal Correio*.

As análises construídas sobre as relações entre transporte, passageiros, empresas do setor e Prefeitura Municipal abriram outros caminhos de investigação como, por exemplo, a forte atuação do transporte alternativo – transporte informal por carros-vans - que mostra, através de dados estatísticos publicado pelo *Jornal Correio*, que os passageiros do SIT estariam procurando outras formas de circular pela cidade.

A partir dessa análise, construí um projeto de pesquisa para o Programa de Pós-Graduação em História que tinha o intuito de investigar as novas formas de transporte que eram procuradas pelos moradores de Uberlândia. Porém, esse projeto passou por profundas reformulações através de orientações e discussões realizadas nas disciplinas (Trabalho, Tecnologia e Relações Sociais; Trabalho e Representações; Seminário de Pesquisa) oferecidas pela linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais.

Essas reformulações foram necessárias para o norteamento da pesquisa sob trabalhadores específicos da cidade, que, de alguma forma, trazem elementos concretos e indicativos da existência da exploração e da luta de classes. Nesse sentido, (re)estruturamos o projeto para investigar os processos históricos nos quais estão inseridos os trabalhadores – motoristas e cobradores- do transporte coletivo de Uberlândia. A problemática foi, então, reconstruída com maior consistência e alicerçada sobre uma concepção de História que compartilhamos, professores e alunos, na linha de pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais.

A compreensão de História na qual fundamentamos nossos trabalhos é marcada tanto pela luta de classes, ou seja, por conflitos e embates entre os sujeitos sociais, como também por aproximações e compartilhamentos, que vão delineando modos de ser e de viver nesta sociedade.

Entender que motoristas e cobradores pertencem às classes trabalhadoras é mais do que simplesmente descrever os seus modos de viver definidos pela dinâmica econômica da realidade em que vivem, ou mesmo defini-los como uma classe somente a partir do momento em que iniciam o trabalho no sistema de transporte dessa cidade. É compreendê-

los como sujeitos sociais que vivem processos históricos, onde se constituem como trabalhadores.¹²

Dentro desses propósitos, as narrativas dos cobradores e motoristas, obtidas por meio de entrevistas realizadas por mim, tornam-se essenciais para a realização desta pesquisa, pois é através delas que esses trabalhadores expressam os significados das suas experiências de vida e trabalho.

As realizações destas entrevistas foram para mim um grande obstáculo, por questões emocionais que envolvem insegurança e timidez, mas mesmo assim consegui realizá-las. Dessa forma, ao iniciar esta difícil parte da pesquisa, procurei pessoas próximas a mim e que exercem a função de cobrador, meus tios Osvaldo Conceição e Nivaldo José de Souza.

As entrevistas destes cobradores foram muito importantes para o desenvolvimento da pesquisa, porque através do Sr. Osvaldo pude ter contato com o informativo interno da Transcol, o *Transcolito*. A maioria das entrevistas realizadas foram por intermédio dos cobradores Osvaldo Conceição e Nivaldo José de Souza, indicando e anunciando-me antecipadamente aos entrevistados.

Abordei anteriormente alguns motoristas e cobradores em terminais da cidade, mas nenhum destes quis participar, mesmo com esclarecimentos e explicações sobre a pesquisa. Diante desta situação, a indicação (por intermédio de pessoas conhecidas) continuou sendo a melhor maneira de se conseguir entrevistas com trabalhadores do transporte.

Todas as entrevistas aconteceram nas residências dos trabalhadores. Nas casas que visitei fui sempre bem recebida – olhares inicialmente desconfiados e curiosos que foram aos poucos abrindo espaço para a espontaneidade e a vontade de falar sobre suas vidas e o trabalho que realizam; cada um dos entrevistados possuindo um jeito muito particular de ser. Para a produção das entrevistas busquei pessoas que guardavam diferenças entre si como: faixa etária, empresa em que trabalha e bairro onde mora. Meu objetivo foi dialogar com um grupo heterogêneo de trabalhadores, trazendo assim uma representatividade múltipla da realidade.

As fontes orais muito contribuem nas explicações da formação histórica desses trabalhadores. São pessoas de condições de vida modestas, que deixaram pequenas cidades,

¹² THOMPSON, E. P. Prefácio. In: **A Formação da Classe Operária**. Vol 1. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

ou mesmo o campo, na expectativa de terem uma vida melhor em Uberlândia. Essas pessoas, no entanto, não planejaram chegar aqui e serem motoristas ou cobradores; foram as lutas travadas na cidade por algum espaço de trabalho que os tornaram empregados do transporte coletivo urbano.

Na análise geral das narrativas, percebo que as pessoas não tinham como sonho profissional serem motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano. Por meio da fala, esses trabalhadores relatam que iniciaram no ramo do transporte porque não havia outra opção diante da situação de desemprego ou da instabilidade em pequenos afazeres. Acredito que através do trabalho no transporte esses sujeitos reformularam a sua dignidade, afirmando os seus espaços de permanência na cidade. Assim, a partir das situações vividas nos processos históricos esses trabalhadores, formam-se e são formados como classe.¹³

Os trabalhadores do transporte coletivo de Uberlândia elaboram as suas trajetórias vividas no passado de acordo com o momento presente. Essa relação entre presente e passado mescla-se na fala dos narradores, colaborando no entendimento do processo de sua constituição como sujeitos históricos ao longo do tempo. Dessa forma, remeter-se ao passado não é buscar em um compartimento da memória as lembranças guardadas, mas é narrar uma memória social,¹⁴ pois a memória surge com as relações sociais experimentadas pelos sujeitos históricos.

Lidar com memórias é entender práticas sociais que são elaboradas dentro da dinâmica das relações sociais, pois “(...) *ao narrar, as pessoas interpretam a realidade vivida, construindo enredos sobre a realidade a partir de seu próprio ponto de vista.*”¹⁵ Essas narrativas, no entanto, não são estáticas, mas sim *históricas*, uma vez que o narrador é um ser histórico que está em constantes reformulações de acordo com os processos sociais vividos.

Tendo em mente tais considerações, realizei seis entrevistas com motoristas e cobradores/moradores da cidade de Uberlândia. Nelas, eles interpretam e analisam suas vidas, relacionadas ao trabalho no transporte coletivo urbano. A pequena quantidade de

¹³ THOMPSON, E.P. “Exploração”. In: **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1987. Vol II. P.18.

¹⁴ PORTELLI, Alessandro. Entrevista com Portelli. In: **História & Perspectivas**. Uberlândia, 25/26, p. 27-54. Jul/Dez 2001 Jan/Jul 2002.

¹⁵ 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.

entrevistas, em um primeiro momento de desenvolvimento da pesquisa, me incomodou. Acreditava que o maior número possível de entrevistas seria o ideal para compreender a vida e o trabalho de motoristas e cobradores na cidade de Uberlândia.

Antes de imaginar o enorme trabalho em termos de transcrição e digitação em curto tempo de pesquisa, apenas trinta meses, as leituras sobre pesquisas com a História Oral e discussões nas disciplinas oferecidas pela Linha de Pesquisa Trabalho e Movimentos Sociais¹⁶, levaram-me a entender que a quantidade não era algo importante dentro das formas de leitura que desenvolvemos.

O objetivo em realizar entrevistas não esteve ligado ao acúmulo de números estatísticos e percentuais sobre o trabalho e a vida de motoristas e cobradores. As seis entrevistas realizadas são acima de tudo fontes documentais que se tornam ainda mais melindrosas e complexas por serem orais, constituídas por sujeitos que, no momento da entrevista, elaboram suas falas e narram suas experiências pessoais delineadas por processos históricos vividos no social.

Elas são também textos elaborados por sujeitos/pessoas, que dentro de sua complexidade, narram suas impressões, projeções, desejos e ações em sociedade. Realizei seis entrevistas porque os narradores, em seu pequeno universo de diversidade, que inclui faixa etária, tempo de trabalho no transporte e bairro onde moram, permitiram-me compreender um pouco das dimensões que envolvem a história e as suas histórias.

Oswaldo Conceição de Souza foi o primeiro entrevistado. Gravei a entrevista em outubro de 2005, quando ele já tinha completado quatorze anos como cobrador da Transcol. Oswaldo tem uma relação de parentesco comigo (tio) e é natural de Santa-Vitória-MG. Reside em Uberlândia há 21 anos e atualmente mantém a sua residência no bairro São Jorge.

Paulo Donizete da Silva, 50 anos, foi o segundo entrevistado. É motorista há quatro anos na Auto Viação Triângulo e natural de Dorés do Indaiá-MG. Há dez anos escolheu Uberlândia para viver e há sete anos reside no bairro São Jorge. Já trabalhou anteriormente como motorista de caminhão.

¹⁶ As discussões aconteceram a partir das leituras de artigos como do pesquisador italiano Alessandro Portelli; PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História**. São Paulo, n.º 14, p. 25-39, fev. 1997. PORTELLI, A. 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, n.º2, p. 59-72, 1996. PORTELLI, A. 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, n.º. 15, p. 13-33, 1997.

O terceiro entrevistado foi Nivaldo José de Souza, também meu tio, 52 anos, cobrador a dez anos da Auto Viação Triângulo e também natural de Santa-Vitória-MG. Habita o bairro São Jorge há dez anos. Anteriormente trabalhava como vendedor de uma loja de materiais de construção.

Emídio dos Santos, indicado pelo Sr. Nivaldo, foi o quarto a ser entrevistado, no mês de novembro do ano de 2005. Sr. Emídio, 35 anos, é 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.

O quinto entrevistado foi José Roberto de Faria, 40 anos, é 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.

Por último, 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.

Eder Sader, no livro *“Quando novos personagens entraram em cena: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da grande São Paulo, 70/80”*¹⁷, uma publicação do final da década de 80, chama nossa atenção para a construção de novas análises sobre os trabalhadores em geral e de como construíram trajetórias de lutas nas relações estabelecidas.

Em termos de conteúdo propriamente dito, Eder Sader enfoca a constituição enquanto classe dos trabalhadores da grande São Paulo, que não estariam necessariamente ligados a uma filiação partidária ou sindical. Ele aborda os movimentos sociais que surgiram em espaços alternativos, como os Clubes de Mães, proporcionando aos sujeitos sociais novas posições políticas na cena histórica.

O livro de Sader traz uma concepção sujeito/trabalhador que está mais relacionada aos pressupostos que optei para o desenvolvimento dessa pesquisa. Motoristas e cobradores ocupam um lugar importante na constituição das relações sociais na cidade e é sobre os embates enfrentados diariamente que eles nos falam, mas não só. As construções dos

¹⁷ 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. 329p.

espaços de solidariedade no ambiente de trabalho e fora dele, relatadas por eles, nos dão também a dimensão do seu próprio reconhecimento como moradores desta cidade.

Na construção dos caminhos de análise, já especificados, elegi como fontes de pesquisa, além das narrativas orais, reportagens do jornal *Primeira Hora* que, circulou somente no período de 1982 a 1988, e do *Jornal Correio*, de 1980 a 2005, com edições completas e algumas mais antigas que estão bem conservadas.¹⁸ Esses jornais foram pesquisados no Arquivo Público Municipal de Uberlândia, que demonstra ter um compromisso de preservação não só com essa documentação, mas com muitas outras.

As interpretações sobre qualquer processo histórico são construídas por meio de fontes históricas e cabe ao historiador optar por procedimentos de análise. As evidências históricas, no entanto, são constituídas por uma “estética ideológica”¹⁹, como aponta Beatriz Sarlo, entendendo que as evidências são elaboradas com razões propositais, relacionadas aos interesses e projetos políticos de grupos específicos.

Por “estética ideológica” entende-se que há uma criação/representação dos modos de entender e observar os fatos históricos, (re)construindo versões e, ao mesmo tempo, ofuscando outras versões de interpretações sobre o social. As considerações de Beatriz Sarlo são importantes por chamar a atenção sobre uma forma de entender/proceder frente a essas evidências que é a operação do olhar político.

As análises de nossas fontes devem ser criteriosas através do olhar político, o que significa problematizar os processos históricos das fontes, estampadas de estéticas ideológicas, e entender as disputas que ocorrem sobre os acontecimentos históricos e a própria História.

¹⁸ O jornal *Correio de Uberlândia* mantém a sua circulação ininterrupta na cidade desde o ano de 1938, e é hoje, em 2007, o jornal de maior circulação em Uberlândia. Essa empresa jornalística pertence atualmente ao grupo Algar, que além desse meio de comunicação atua em outro meio rendoso da comunicação: a telefonia. Praticamente todas as edições desse jornal podem ser encontradas no Arquivo Público Municipal. Esse mesmo jornal, ao longo de sua existência, já teve outras denominações: *Correio de Uberlândia*, *Correio do Triângulo*, *Jornal Correio* e no princípio de 2007 voltou a ser chamado de *Correio de Uberlândia*. O jornal *Primeira Hora*, ao contrário do *Correio*, teve um rápido momento de existência. Ele inicia com uma proposta diferenciada, com jornalistas vindos de grandes centros, no ano de 1982, e finaliza a sua circulação no ano de 1988. Esse período de atuação coincidiu com o mandato do então prefeito Zaire Rezende do PMDB, que fazia parte da diretoria do jornal. Esse jornal também se encontra no Arquivo Público Municipal.

¹⁹ Ver: SARLO, Beatriz. Um olhar político. In: **Paisagens imaginárias**. São Paulo: EDUSP, 1997.

A pesquisa de Marta Emísia Jacinto Barbosa sobre “*Os Famintos do Ceará*”²⁰ suscita algumas questões sobre a utilização da imprensa como fonte. Ao contrário do que pode sugerir o título, Barbosa não desenvolveu um trabalho de rastreamento das causas e conseqüências da seca do Ceará no final do século XIX. A pesquisadora, através de fotografias de vítimas da fome, investiga como foi sendo construído, por variados meios de comunicação (jornais e revistas), memórias sobre as condições de vida no Ceará. A autora, através desses registros, pesquisa como ocorreu a junção de fotografias e textos jornalísticos.

A fotografia inserida ao texto surge como uma forma de dar total veracidade aos acontecimentos, que são transformados em notícia por jornais e revistas, formando narrativas que constroem imagens e memórias dominantes. A pesquisa de Barbosa é de grande relevância na orientação de nossas análises sobre artigos jornalísticos que passam a compor o texto, que provocam uma espécie de “encanto visual”, atribuindo à reportagem maior intensidade e força de persuasão aos olhos dos leitores.

Dessa forma, os jornais são fontes que requerem uma análise minuciosa, além do fato de grupos dominantes terem encontrado neles formas de veicular suas versões sobre a realidade. Dessa maneira, entendo o jornal *Correio de Uberlândia* e o *Primeira Hora* como fontes de pesquisa articuladas por grupos da cidade, que também compõem a realidade complexa e conflituosa que vivemos.

Completando a relação das fontes pesquisadas, há também publicações do jornal interno da empresa de transporte denominado *Transcolito*, havendo disponíveis para essa pesquisa sete edições, datadas de junho/julho de 2001 a novembro/dezembro de 2003. Nessa publicação, imagem e texto interagem buscando transmitir ao leitor/trabalhador a importância do conteúdo relatado. A publicação era bimestral, mas consegui somente sete exemplares com um dos entrevistados, trabalhador da Transcol. Esse periódico não é mais confeccionado, devido ao fato da empresa, no ano de 2004, ter sido vendida, instalando-se outra diretoria, segundo o entrevistado que me cedeu gentilmente esses exemplares.

O periódico denominado *Transcolito* possui textos que não são extensos, sendo, portanto, de rápida leitura; conta ainda com várias fotografias e pequenas reportagens sobre

²⁰Ver: 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.

confraternizações promovidas pela empresa para os funcionários e sobre cursos, concursos de melhores empregados e quadro de dicas para o desenvolvimento do trabalho na empresa.

A partir dessas fontes selecionadas e organizadas dentro da problemática proposta, elaborei essa dissertação em três capítulos:

O primeiro capítulo – **A constituição da vida e a luta pelo trabalho na cidade de Uberlândia** - aborda os processos históricos que levaram os entrevistados a Uberlândia e ao trabalho no transporte coletivo urbano. Partindo de lugares diferentes, os trabalhadores buscam melhores condições de vida, enfrentando adversidades e elaborando significados para as experiências vividas. Neste capítulo busco ainda entender a influência dos meios de comunicação – especificamente a imprensa local – na construção de diferentes imagens sobre a cidade de Uberlândia.

O segundo capítulo – **O trabalho no transporte coletivo urbano** – aborda os significados atribuídos por motoristas e cobradores ao trabalho de transportar pessoas que realizam na cidade. Pensando como são construídas as relações de trabalho para as empresas operadoras – Auto Viação Triângulo e Transcol – e para os próprios trabalhadores, e como é “ser” motorista e cobrador nesta cidade. Ao tratar o cotidiano de trabalho dessas pessoas, foi possível perceber que o transporte se dá de forma conflituosa, e não harmoniosa como na imagem que a empresa Transcol tentou construir através do seu informativo interno, chamado *Transcolito*. Lidando com a imprensa e com as narrativas, busquei compreender como é o trabalho no transporte coletivo de Uberlândia.

O terceiro capítulo – **Usuários, trabalhadores e empresas** – teve como objetivo geral entender as relações construídas no cotidiano do transporte entre os passageiros e trabalhadores, motoristas e cobradores. Em um primeiro momento, discuto a importância que o transporte coletivo urbano tem para as pessoas moradoras da cidade, através das reclamações que são enviadas ao jornal *Correio de Uberlândia* e publicadas na coluna “Boca no Trombone”. Por meio das reclamações desta mesma coluna, tentei abordar as imagens que os usuários constroem sobre motoristas e cobradores, procurando entender as razões das reclamações. Procurei ainda abordar os projetos futuros e as perspectivas para si próprios e para seus familiares que compõem o universo de expectativas de trabalhadores do transporte coletivo urbano em Uberlândia.

CAPÍTULO I

A CONSTITUIÇÃO DA VIDA E A LUTA PELO TRABALHO NA CIDADE DE UBERLÂNDIA

*“Quando eu cheguei foi difícil...
Então devargazinho a gente foi
se adaptando...”²¹*

Os viveres e as memórias de motoristas e cobradores do transporte coletivo da cidade de Uberlândia têm várias nuances dentro das relações sociais estabelecidas no espaço urbano. O objetivo maior que norteia essa temática é historicizar os processos de constituição dessas relações, buscando entender como elas se efetivam no trabalho e fora dele.

Essa proposta, portanto, não se restringe às relações construídas no ambiente de trabalho (empresa, colegas de serviço e usuários), mas engloba um campo de abrangência maior, formador da cidade, como no seio familiar e nas relações com a vizinhança constituídas nos bairros. Há relações entre esses campos que levam a entender os modos de vida desses trabalhadores.

Esse primeiro capítulo busca as trajetórias de vida desses trabalhadores dentro de um campo social compartilhado²², termo este utilizado por Alessandro Portelli, especificamente no texto “*A Filosofia e os Fatos*”²³, onde o autor realiza uma discussão importante sobre a relação entre a subjetividade de um indivíduo e a conjuntura social. Portelli analisa como uma narrativa pode nos dizer sobre um momento histórico vivido. Ele afirma que uma entrevista oral traz elementos que nos permitem construir interpretações sobre uma realidade social, desde que o texto narrado seja entendido como uma possibilidade dentro do campo social constituído por outros milhares de sujeitos históricos.

As entrevistas gravadas para essa dissertação mostram que muitos cobradores e motoristas, assim como tantos outros trabalhadores, dirigiram-se à cidade de Uberlândia

²¹ Paulo Donizete, Motorista da Auto Viação Triângulo. Entrevista realizada no dia 20/10/2005.

²² PORTELLI, Alessandro. *A Filosofia e os Fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais*. **Tempo**. Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, vol. 1, n° 02, p.50-72, 1996.

²³ Ibid., p.50-72.

com expectativas de conseguirem sobreviver ou de viver com dignidade. Através de suas narrativas, busco interpretar os significados que motoristas e cobradores atribuem às suas experiências e viveres nas suas cidades de origem ou no campo, e também como foram construindo as suas relações nessa nova cidade.

O grupo de trabalhadores entrevistados não nasceu nesta cidade. Isso significa dizer que os pontos em comum destes trabalhadores vão além do trabalho no transporte: quase todos migram de cidades vizinhas, ou mais distantes, escolhendo Uberlândia como local de trabalho e moradia.

O fato de motoristas e cobradores não serem naturais desta cidade levou-me a refletir sobre as razões e motivações para a escolha de Uberlândia para morar e trabalhar e a pensar suas trajetórias nesta cidade. Com esse intuito, de compreender os motivos que os fizeram sair de seus locais de origem, dialogo com as narrativas dos seguintes trabalhadores: do motorista da Transcol Emídio dos Santos; do cobrador da Transcol Osvaldo Conceição; da cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni e do motorista da Auto Viação Triângulo Paulo Donizete. Considero essas narrativas representativas, porque expressam significados do que foi reconstruir a vida em outra cidade e experiências que não são só deles, mas de muitos outros trabalhadores que se mudaram para Uberlândia.

Emídio dos Santos com apenas 34 anos, é motorista da Transcol há oito anos. Anteriormente foi cobrador, nesta mesma empresa, por seis anos: “(...) *entrei na Transcol de cobrador, aí depois fui chamado pra lá. De cobrador depois que eu passei pra motorista.*”²⁴ O motorista recebeu-me em sua casa em um sábado pela manhã – seu dia de folga- com certa expectativa, notada em meio a sua fala tímida e constrangida, com uma preocupação em responder ‘tudo certo’. A apreensão foi comum em todos os rostos dos entrevistados, mesclada a uma surpresa, que poderia talvez traduzir-se nos pensamentos de cada um deles através de uma única pergunta: por que me entrevistar? Um motorista? Um cobrador?

Emídio dos Santos esperava-me em sua residência, que se localiza no Shopping Park, em uma modesta casa habitada por mais dois irmãos, também solteiros. O jovem motorista narrou-me que escolheu Uberlândia para morar a exatos quatorze anos: logo que chegou, passou-se apenas 17 dias para que a empresa o convocasse para trabalhar como

²⁴ Entrevista com motorista da Transcol Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

cobrador de ônibus. Ele fez uma inscrição como candidato a uma vaga na empresa de transportes, a Transcol. Como relata o motorista: “(...) *Tinha feito a inscrição na Transcol, com 17 dias aí me chamou. E naquela época era bem mais fácil, porque lá mesmo na guaritinha tinha: ‘procuramos motorista e cobrador’*”.²⁵

Emídio dos Santos veio de Porteirinha, cidade no norte de Minas Gerais²⁶, precisamente da zona rural - como diz o motorista, uma *‘fazendinha’*. Seus pais ainda vivem neste local, retirando o sustento do trabalho na lavoura e da criação de gado. O motorista, quando questionado sobre em que trabalhava, diz da seguinte forma: “*Bom, lá era só mais na fazenda. Meu pai tem uma fazenda lá, uma fazendinha, aí eu trabalhei o tempo todo lá*”.

²⁷ Ele auxiliava seus pais com o gado e na lavoura, em uma produção a nível familiar.

A busca por outra cidade e outra forma de trabalho sacrificou a vida familiar. Havia a expectativa de uma vida “*melhor*”, como diz o próprio motorista: “*ah, isso é a procura de melhora, porque lá a gente luta demais e acaba não... vê muito resultado, e aqui às vezes não tem muito resultado, mas pelo menos a gente vive melhor!*”²⁸ O Sr. Emídio acredita que deixar a vida do campo para morar e trabalhar na cidade proporcionou um novo rumo à sua vida, possibilitando acesso à outros modos de viver e trabalhar, que acabam sendo considerados superiores.

O motorista afirma ter em Uberlândia um maior resultado financeiro em comparação com o trabalho na sua região de origem. Quando Emídio dos Santos utiliza a expressão “(...) *lá a gente luta demais (...)*” está se referindo ao trabalho na pequena fazenda, que apesar de ser intenso e de exigir um grande esforço e dedicação dos trabalhadores, na maioria das vezes, não lhes traz o conforto ou mesmo as condições básicas de sobrevivência.

O trabalho desvalorizado e excessivo da “*fazendinha*” foi trocado pela vida na cidade grande quando Emídio dos Santos quando era um jovem de 21 anos que almejava uma vida diferente em relação àquela que seus pais ainda vivem na “*fazendinha*”, próxima à cidade de Porteirinha. A vida na cidade grande surge para Emídio dos Santos como a possibilidade de uma vida diferente e melhor em comparação com aquela que compartilhou com seus pais, marcada pelo sofrimento e muito trabalho.

²⁵ Entrevista com Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2006.

²⁶ Disponível em <www.ibge.gov.br> acesso em 03/10/2006. O site informa que a cidade de Porteirinha tem, no censo realizado no ano de 2000, 38.460 habitantes.

²⁷ Ibid.

²⁸ Ibid.

A busca por Uberlândia também está presente na trajetória do cobrador Osvaldo Conceição. Há 21 anos deixou a pequena Santa-Vitória, no Estado de Minas Gerais²⁹, onde seus pais optaram por morar após deixarem o campo. Com um olhar longínquo embalado por uma satisfação em narrar o passado e o presente, Osvaldo Conceição contou-me que a vida nunca fora fácil: quando ainda muito jovem teve que deixar os estudos para trabalhar.

O trabalho na cidade de Santa-Vitória iniciou-se aos quinze anos, quando se mudou para esta pequena cidade, com a venda de picolé pelas ruas: *“Vendia picolé na rua, trabalhei uns três anos vendendo picolé, depois fui trabalhá em um armazém, trabalhei pouco tempo. Depois fui trabalhar na cerâmica, na fabricação de telha.”*³⁰

O cobrador narra com detalhes como era o trabalho na cerâmica:

*Pega o barro punha no tanque. O tanque era lugar de curtir aquele barro. Trocava a água pra ele fica mais envelhecido. Depois tinha as máquinas (...) pegava aquele barro nas correias, aí ia moer aquela argila, aí saía a telha, o tijolo, aí punha aquilo pra secar. Punha seca na sombra dentro do barracão com ar e secava por causa do vento, aí levava pro forno, aí tinha o forno da telha e o forno do tijolo.*³¹

Com esses detalhes, Osvaldo Conceição relata que o trabalho na cerâmica *“(...) era bom, mas era muito arriscado (...)”*³² pelas altas temperaturas dos fornos, onde os trabalhadores tinham *“(...) que entrá lá dentro pra por fogo e pegar o material (...)”*³³.

O trabalho duro e arriscado na cerâmica durou muito tempo, segundo Osvaldo Conceição (ele não aponta a quantidade exata de anos), até conseguir montar em sociedade um açougue que durou apenas um ano e alguns meses. Logo após, veio para Uberlândia. O objetivo na nova cidade não era trabalhar como empregado, mas era ampliar os negócios e instalar aqui o comércio varejista que tinha em Santa-Vitória:

Ah, eu vim muito tempo por conta própria aqui ainda, eu mais o meu sócio. Primeiramente a gente comprou uma panificadora durou só uns dois meses, depois ficô daqui pra ali, até que nos alugou um cômodo e colocou mercearia e açougue e nisso aí nós ficamos uns cinco

²⁹ Disponível em < www.ibge.gov.br > acesso em 03/10/2006. O site informa que a cidade de Santa-Vitória há 16.335 habitantes, com base no censo do ano 2000.

³⁰ Entrevista realizada com o cobrador da Transcol Osvaldo Conceição, no dia 09/10/2005.

³¹ Ibid.

³² Ibid.

³³ Ibid.

*ou seis parece, aí depois disso eu comecei a trabalhar como cobrador..., e já tem quatorze anos só de cobrador.*³⁴

Os longos anos como cobrador da Transcol na cidade de Uberlândia significam a estabilidade que não conseguiu ter como comerciante em Santa-Vitória e quando aqui se estabeleceu como morador. A narrativa de Osvaldo Conceição demonstra que o trabalho como cobrador surgiu de uma forma rápida, sem um planejamento profissional:

*Lá foi muito rápido! Indicação não! Eu só liguei lá, numa sexta-feira à tarde, lá do centro mesmo eu liguei na empresa, liguei lá. Perguntei se tava recebendo inscrição, aí falou que tava, aí eu tava com os documentos na mão, de lá mesmo eu subi até a pé pra empresa, pra garagem da Transcol. (...) Aí cheguei lá já fiz a inscrição... aí já me convocou pra fazê os testes na segunda-feira e na segunda já me chamou. Já fui fiz os testes, depois fiz os exames, depois de oito dias que fiz a inscrição já tava fichado na empresa. Na época era bem diferente de hoje. Hoje é bem difícil, hoje faz currículo manda pra lá e pode esquecer. Hoje é muito mais difícil entra lá (...)*³⁵

O trabalho como cobrador ou motorista não foram escolhas sonhadas e planejadas na cidade de Uberlândia. Ele surge como oportunidade e como uma forma de permanecer nesta cidade. Muitas vezes, a vida na cidade grande é lamentada em comparação com o ritmo da cidade pequena:

*A vida lá era tranqüila, sossegada, vida pacata, cidade pequena... não tem tanto movimento, tanta correria, igual é aqui. Na cidade pequena é bem melhor pra viver, mas a gente veio pra cá em busca da melhora.*³⁶

Essas palavras de lamento do cobrador Osvaldo Conceição representam um lado da vida na cidade grande que não era esperado quando partiu e deixou a pequena Santa-Vitória. Houve assim a necessidade de reconstruir viveres nesta busca por “melhora”, palavra que representa, na fala do cobrador, um trabalho estável e consequentemente condições de vida satisfatórias.

Quando pergunto se pensa em algum dia voltar para a pacata Santa-Vitória, ele diz: “É não penso, não! Mas quem sabe? Se um dia precisar a gente volta. Arrumá emprego lá fica difícil, mudar pra trabalhar? Não adianta volta pra lá não!”³⁷

³⁴ Ibid.

³⁵ Entrevista com Osvaldo Conceição de Souza, realizada no dia 09/10/2005.

³⁶ Ibid.

O motorista Emídio dos Santos, assim como o cobrador Osvaldo Conceição, lembra com saudade da pequena Porteirinha e repele ao mesmo tempo a vida em Uberlândia, apontando vários aspectos que não esperava viver nesta cidade quando se mudou:

*A gente não vive! Ah, igual uma cidade boa igual essa..., igual eu tava te falando, é só do trabalho pra dentro de casa. Fim de semana na Igreja e depois vem pra cá (...) diversão pra mim aqui não tem... porque lá na cidade (Porteirinha) lá todo mundo é amigo, não tem esse risco que a gente corre aqui não. Igual quando eu estou de férias eu vou pra lá, aí vai numa festa assim pode até 100 mil pessoas na festa todo mundo que chega é amigo, sem preocupação de deixar um carro lá. Lá não rouba, não faz nada. Aqui é ao contrário, você em um barzinho aí, aí pra liga o som do carro, aí já fica marcado e lá não, você chega pode ficar à vontade.*³⁸

Com essas palavras, Emídio dos Santos demonstra a insatisfação em morar em Uberlândia, por não “viver” com plenitude. Percebe-se que o motorista não esperava encontrar essas condições restritas de convivência, as quais ele ainda usufrui no período de férias na sua cidade de origem, onde “(...) todo mundo é amigo (...)”. Emídio dos Santos, no entanto, ainda continua nesta cidade, vivendo quase somente para o trabalho, como motorista na Transcol, sendo isso mais importante que a vida na pequena Porteirinha.

O motorista traz em sua fala a insatisfação e indignação sobre a violência existente em Uberlândia, que exige mudanças nos modos de viver (não podendo simplesmente usufruir de momentos de lazer, como freqüentar “barzinhos”). O Sr. Emídio, ao remeter-se a este problema urbano, parte do presente vivido no ano de 2005. Logo, a análise que ele realiza não diz respeito aos primeiros anos quando se fez morador nesta cidade, no início da década de 90, quando talvez a violência não fosse tão explícita e não provocava mudanças no cotidiano de grande parte da população.

Mesmo encontrando na cidade de Uberlândia modos de vida que não o satisfazem, o motorista Emídio dos Santos continua morando nesta cidade, porque tem um trabalho que lhe proporciona melhores condições de vida como, por exemplo, a possibilidade de ter um carro ou até mesmo de ir a um “barzinho”, como ele colocou na citação acima. A vida em Porteirinha era sossegada, com laços fortes de amizade, mas não possibilitava a aquisição de bens e a prática de atividades ligadas ao lazer.

³⁷ Ibid.

³⁸ Entrevista com Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

Entre os motoristas e cobradores, entrevistei uma cobradora da Auto Viação Triângulo, também mãe e esposa. Maria Gersoni tem 40 anos e é natural de Goiatuba-GO³⁹. Mudou-se ainda criança para a cidade de Colinas, no atual estado do Tocantins, mas, devido ao divórcio de seus pais, foi para Santa-Vitória, como o cobrador Osvaldo Conceição.

Maria Gersoni, com uma grande simpatia e paciência, narrou-me detalhadamente sua trajetória, até tornar-se cobradora de ônibus, marcada por várias dificuldades enquanto mãe e esposa. No primeiro momento, quando cheguei em sua casa, percebi um grande receio, mas depois de explicar os meus propósitos o receio transformou-se em disposição em narrar – me sobre o seu cotidiano como mãe de dois filhos e cobradora de ônibus. Mostrou-se uma mulher determinada a realizar seus sonhos profissionais de conseguir um bom emprego nesta cidade e se manter “*no mercado de trabalho*”.

Depois de longos anos atrás de um bom emprego, Maria Gersoni entende a sua profissão como cobradora como o seu retorno a um emprego digno, por possibilitar o seu acesso aos direitos trabalhistas. A cobradora desde muito jovem precisou trabalhar. Na cidade de Santa-Vitória trabalhou como empregada doméstica até o momento do seu casamento e de sua mudança para Uberlândia. Maria Gersoni já conhecia esta cidade antes de nela estabelecer-se definitivamente. Ela não soube datar precisamente o ano em que aqui esteve, mas relaciona esse momento ao seu estado civil de solteira: “*(...) eu vim duas vezes pra Uberlândia: uma solteira e outra depois de casada, então a minha vida sempre foi Uberlândia.*”⁴⁰

Quando era doméstica, Maria Gersoni esteve em Uberlândia acompanhando as duas filhas de sua ex-patroa, enquanto finalizavam nesta cidade os seus estudos. Terminado os estudos das filhas de sua patroa, Maria Gersoni voltou para Santa-Vitória e trabalhou como empregada doméstica por mais sete anos.

A cobradora casou-se e, junto com seu esposo, resolveu mudar para Uberlândia: “*(...) veio eu e meu marido. Aí, a gente veio pra cá, mais uma vez tentar a sorte de melhor trabalho. Então a vinda foi em busca de trabalho mesmo. Santa-Vitória não dá muita opção de vida pra você não! Lá em relação a Uberlândia é muito escasso mesmo.*”⁴¹ A cobradora,

³⁹ Disponível em < www.ibge.gov.br > acesso em 03/10/2006. O site informa que o município de Goiatuba no estado de Goiás tem 31.924 habitantes, de acordo com o censo do ano 2000.

⁴⁰ Entrevista com a cobradora da Auto Viação Triângulo Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

⁴¹ Ibid.

ao explicar a razão de sua vinda para Uberlândia, dá a mesma justificativa que o Sr. Emídio e o Sr. Osvaldo: a busca por uma vida melhor, que seria o fruto de um “bom trabalho” em uma cidade grande, que é sinônimo de muitas oportunidades.

A narrativa de Maria Gersoni sugere que a busca por Uberlândia não aconteceu por uma escassez extrema de trabalho na pequena Santa-Vitória, porque ela estava empregada. A escassez que ela menciona está relacionada à falta de oportunidades de mudanças profissionais. Dessa forma, a cidade de Uberlândia apareceu para Maria Gersoni com um local repleto de oportunidades e de possíveis mudanças.

Quando chegou a Uberlândia, Maria Gersoni fez um curso de auxiliar de contabilidade e, segundo ela, este curso ‘*abriu portas*’ para o seu primeiro emprego:

(...) Depois que você termina um curso ali e você vai para o seu 1º emprego, aí começa as dificuldades. Porque você vai ! Tá precisando de auxiliar de escritório, aí você vai, aí tem aquele negócio de experiência de mínimo 6 meses na carteira. Quer dizer, você terminou o curso, você tem experiência? Então essa exigência de experiência...é a primeira de que a gente tem no 1º emprego. E aí até um dia eu falei para o Sr. Pedro, lá do Pedrão dos Tecidos: ‘Se vocês não der a chance pra gente ter o 1º emprego então a gente nunca vai ter a experiência que o mercado de trabalho exige da gente! Aí ele falou: ‘menina, você tá empregada!’ Só que eu não quis, porque eu consegui um outro emprego que ganhava mais. E outro na época não assinava carteira, tanto é que trabalhei cinco anos. No meu 1º emprego eu não tinha a carteira assinada, mesmo porque era parente do meu marido. Quer dizer, foi a chance que eu tive de ter a minha experiência. Aí eu troquei a experiência por uma carteira assinada. Aí tem aquele negócio de você esquentá a carteira, referência. ‘Ah! Pelo menos referência eu vou ter!’⁴²

Dessa forma, a constituição da vida de Maria Gersoni foi se consolidando através de um emprego melhor, que, em primeiro lugar, significava um salário maior, embora não cumprisse os rigores das leis trabalhistas. Nota-se que a própria Maria Gersoni desvaloriza a sua trajetória de trabalhadora doméstica, não o considerando como um emprego, por enfatizar em suas fala a dificuldade em conseguir o “1º emprego” na nova cidade. Ela, então, relata como foi o seu primeiro emprego:

Cheguei (em Uberlândia) fiz o curso no SENAC. Fiz o curso lá e fiquei toda feliz da vida quando sai com o diploma na mão. Aí tá, fui arrumar o meu 1º emprego só que vem aquele negócio de experiência que não tinha, aí comecei assim a desanimar, mas eu não desanimei! Aí tem o primo do meu marido que é contador. Aí conversando com ele, ele falou: ‘só não vou poder assinar a carteira dela! Mas pra ela ter uma experiência, uma referência, ela

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

*pode vir trabalhar comigo.’ Aí eu fiquei feliz da vida, porque tudo que eu gosto é papel e caneta...então, sabe eu gosto muito disso, aí tá lá, eu fiquei cinco anos.*⁴³

O emprego melhor, na narrativa de Maria Gersoni, aparece, em um primeiro momento, como algo mais valorizado do que o acesso aos direitos trabalhistas oferecidos através do registro da carteira de trabalho. Ao lembrar a conquista do emprego que lhe proporcionou um bom salário e uma certa respeitabilidade profissional, ela expressa entonações de saudade em sua fala, pois sua vida profissional foi interrompida por duas gestações. Ela relata que, passado quatro anos em seu primeiro emprego, a gravidez aconteceu, nascendo sua primeira filha. Após um ano do nascimento de sua filha, Maria Gersoni resolveu voltar a trabalhar e conseguiu um segundo emprego em um outro escritório de contabilidade. Neste emprego ela ficou até conseguir a sua casa própria, que era muito distante do trabalho e por este motivo resolveu se demitir.

Maria Gersoni, no entanto, conseguiu um terceiro emprego em um escritório de um detetive particular, onde trabalhou até engravidar pela segunda vez: *“Mais uma vez eu parei! E não consegui acompanhar o mercado de trabalho. Parei de trabalhar! E fui trabalhar de faxineira, de diarista. Trabalhar de segunda à sexta em casas.”*⁴⁴

Ela lamenta ter deixado sua vida profissional, pois significou a perda de sua posição no “mercado de trabalho”, sendo necessário voltar a um cargo de trabalho duro, que não utilizava como instrumentos “o papel e a caneta” de que tanto gostava. Ela, no entanto, buscou outras condições no seu trabalho como faxineira: *“(...) aí, mesmo trabalhando de diarista, não tava bão! Eu queria trabalhar em uma empresa, mesmo que fosse de serviços gerais. Aí eu mandei um currículo pra Auto Viação Triângulo. Uma semana que tinha mandado o currículo eu fui chamada (...)”*⁴⁵

Como relata Maria Gersoni, a contratação da empresa de transportes Auto-Viação Triângulo aconteceu, e ela iniciou o seu trabalho na limpeza interna dos ônibus, no período noturno. Sob sua responsabilidade havia dezoito ônibus a serem higienizados todas as noites. Em um momento da entrevista eu pergunto se ela limpava todos os ônibus sem qualquer ajuda de outras pessoas, ela me responde: *“todos! Porque eles olhavam todos no*

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

⁴⁵ Ibid.

*outro dia! Então eu limpava os dezoito sozinha e Deus. Mas não era difícil não! Porque eu já tava acostumada ali com os serviços de faxineira! Então eu tirei de letra!”*⁴⁶

A terceirização no setor da limpeza aconteceu na Auto Viação Triângulo. Maria Gersoni diz que as opções eram poucas para os trabalhadores da limpeza: ou eram demitidos ou contratados pela empresa terceirizada, ou ainda continuavam na Auto Viação Triângulo como cobradores. Ela e mais outras sete pessoas foram contratadas para a função de cobrador em um total de vinte quatro funcionários que faziam a limpeza dos ônibus. Tornar-se cobradora de ônibus foi uma boa opção, pois as outras opções seriam estar desempregada ou então realizar a mesma limpeza dos ônibus em um quadro bastante reduzido de funcionários, agora pela empresa terceirizada. Nesse sentido, tornar-se cobradora de ônibus significou para Maria Gersoni a volta ao mercado de trabalho, a consolidação de sua vida como trabalhadora.

Assim como Maria Gersoni, Osvaldo Conceição de Souza e Emídio dos Santos, muitas outras famílias vieram para Uberlândia, principalmente, nas décadas de 80 e 90, depositando todas as esperanças de conseguir nesta cidade condições melhores de vida e trabalho. Pode-se afirmar que a cidade naqueles anos significava um lugar de possibilidades, ou seja, haviam novos postos de trabalho, como no próprio setor de transporte urbano como destaca o jornal *Correio de Uberlândia*:

*A partir de hoje Uberlândia conta com mais sete ônibus no sistema de transporte coletivo. O início de operação destes veículos pela empresa uberlandense Nacional Expresso –uma das concessionárias do serviço- faz parte do cronograma estabelecido com a Prefeitura que prevê ainda a colocação de mais 10 ônibus em outubro e o restante de 21 veículos em primeiro de novembro (...) Segundo informações do Secretário de Serviços Urbanos, José Antônio, o ingresso de mais uma empresa no sistema contribuirá para a melhoria dos serviços prestados. Isto acontecerá, acredita ele, em função do reforço que cada uma das concessionárias buscará prestar um bom serviço à população de Uberlândia, cumprindo os horários, aumentando os horários, aumentando o número de veículos e introduzindo outros aperfeiçoamentos. (...)*⁴⁷

O aumento da quantidade de ônibus significava um acréscimo de trabalhadores no quadro de funcionários. Podemos afirmar, dessa forma, que havia na cidade oportunidades

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ AUMENTA O N°. DE TRANSPORTES COLETIVOS EM UBERLÂNDIA. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia 01 de julho de 1987, p. 1.

*depoimentos colhidos acerca das conquistas para o bairro Dom Almir, o Ensino de Primeiro Grau configurar-se como uma das maiores vitórias. Nesse mesmo sentido, aparece a questão do acesso à saúde, pois a tristeza pelos filhos mortos no parto, as longas caminhadas com os doentes até 'a beira da Br', a lembrança dolorosa dos pais e dos maridos que morreram por falta de atendimento e acompanhamento médico em tempo hábil, contrapõe-se ao orgulho expresso nas falas sobre a conquista do postinho de saúde para o bairro e delineia o complexo universo de valores no qual a cidade toma forma e visibilidade para esses trabalhadores.*⁶²

Muitas são as razões destacadas pelas pessoas que justificam a vinda para Uberlândia, acreditando ser essa cidade o lugar certo para se viver. Essas razões compõem o universo de muitos trabalhadores pobres, que, nos últimos anos do século XX, deixam o campo ou a cidade pequena em busca de uma vida melhor, independente das funções que venham a exercer na cidade grande. As narrativas dos motoristas e cobradores entrevistados permitem-me construir outras análises, diferenciadas nas trajetórias de cada um, mas também portadoras de significados comuns do que foi a luta pela reconstrução da vida em Uberlândia.

Os entrevistados falam das expectativas que tinham, muitas realizadas, outras não. O imaginário sobre a cidade como o lugar das oportunidades foi também sendo construído nas notícias ou relatos que chegavam até eles. A mídia teve - e tem - um papel importante na construção da imagem da cidade de Uberlândia. O principal jornal diário impresso (de maior circulação e tempo de existência) é denominado atualmente *Correio de Uberlândia* e é, como outros, um veículo de formação de opinião.

O jornal teve ao longo de sua existência várias denominações que acredito estarem relacionadas aos diversos interesses do jornal enquanto uma empresa dos meios de comunicação da cidade de Uberlândia, que, ao longo de sua história, teve como proprietários pessoas que compartilharam de concepções políticas de grupos dominantes conservadores desta cidade.

A principal empresa jornalística de Uberlândia circula na cidade desde o ano 1938. Dentro deste longo período de existência, o atual *Correio de Uberlândia* sofreu mudanças em sua diretoria e na sua própria nomeação. O fundador do jornal foi Osório José Junqueira que, sem dados exatos acerca do ano, transferiu a diretoria para um grupo de pessoas ligadas a União Democrática Nacional (UDN). No ano de 1986, mais uma vez uma nova diretoria

⁶² PETUBA, Rosângela. Op.cit. p. 373.

assume o jornal: o grupo Algar, um influente grupo empresarial da cidade. As denominações do jornal foram: até o ano de 1991, *Correio de Uberlândia*; de 1991 até 1995, *Correio do Triângulo* e de 1995 até o princípio dos anos 2000 *Jornal Correio*.⁶³

Das várias nomeações que teve o jornal Correio, a que mais chamou minha atenção foi: *Correio do Triângulo*. Esta denominação foi atribuída ao jornal no ano de 1991, iniciando sua circulação pelas cidades circunvizinhas, que compõem a região do Triângulo Mineiro. O próprio jornal ressalta sua abrangência regional e a mudança de nome consolidaria uma posição que foi construída nos anos anteriores:

*O Correio completa hoje 53 anos. Poucos jornais do Brasil, principalmente, do interior conseguiram expressiva marca de 15.262 edições sucessivas. Durante cinco décadas o jornal circulou com o nome tradicional de 'Correio de Uberlândia', mas em função da reformulação administrativa e editorial passou a 'Correio do Triângulo' com uma abrangência regional as suas informações. Neste período o Correio passou por inúmeras mudanças. A começar pela aquisição do parque gráfico. O jornal que começou a ser impresso nas oficinas de Pedro Vendeth, antigo gráfico araquarino, ganhou equipamento próprio na década de 40, um avanço que representou enorme aquecimento à empresa que o editava, a esta altura comandada por Agenor Garcia que em 1 de setembro de 1986 passou o controle acionário da empresa à ABC SABE. Mas o grande salto qualitativo do jornal estava reservado para 1988 quando dirigido por Arly Trindade, o Correio passou a ser impresso em "off-set", para o que foi empregado grande investimento na aquisição de equipamentos apropriados ao novo sistema (...) O projeto de regionalização atingirá, numa 1ª etapa, 31 cidades da região, número que será ampliado numa fase posterior devendo alcançar indiretamente todos os municípios do Triângulo e Alto Paranaíba, consolidando o Correio como o jornal de maior circulação na região. Hoje quando os números da atualidade editorial e administrativa do jornal falam por si só, pode parecer até arcaico relembrar os termos do editorial da edição de 04 de janeiro de 1939 que apresentava o Correio como um diário independente e de mentalidade desprovida de todo e qualquer egoísmo individual. Mas este princípio de Uberlândia e a liberdade que inspiraram a criação do periódico ainda norteiam cada edição deste veículo.*⁶⁴

A mudança de *Correio de Uberlândia* para *Correio do Triângulo* (nomeação que permanece até meados da década de 90) representa mais que um efeito da aquisição de inovações tecnológicas pela empresa, mas sim a criação de um canal de propaganda e divulgação sobre Uberlândia, alimentando ainda mais a imagem de cidade grande e ostentosa, a ponto de alguns de seus fatos cotidianos serem notícias nas pequenas cidades,

⁶³ 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. Rosa realiza uma pequena trajetória do jornal na cidade, trazendo importantes informações que foram citadas acima.

⁶⁴ CORREIO COMEMORA 53 ANOS DE EXISTÊNCIA. *Correio do Triângulo*, Uberlândia, 7 de fevereiro de 1991, p. A-7.

desprovidas da agitação e correria de cidades maiores. Dessa forma, incita os moradores das pequenas cidades vizinhas à valorização da vida na cidade grande.

As matérias publicadas em *Correio do Triângulo* são portadoras de imagens que influenciam não só os habitantes de Uberlândia que são leitores do jornal, mas também aqueles que não possuem condições de adquiri-lo e que nem ao menos conhecem a leitura. A projeção de melhores condições de vida surge, muitas vezes, por meio de conversas, comentários entre as pessoas nas ruas, nas praças e estabelecimentos comerciais. Nessas circunstâncias não há no jornal uma relação direta com um leitor, mas o impresso teve o seu papel na construção, mesmo que indireta, de uma imagem ou mesmo de um discurso sobre Uberlândia. Nos anos de 1980, as matérias ressaltam a posição privilegiada de Uberlândia dentro do estado de Minas Gerais, analisada a partir de seu crescimento populacional, desenvolvimento do setor financeiro e de infra-estrutura de serviços urbanos:

*Todo esforço de nossa coletividade foi amplamente reconhecido através de dados insofismáveis que colocaram Uberlândia em primeiro lugar no estado de Minas Gerais e em décima posição entre os municípios mais desenvolvidos no Brasil, durante o ano de 1979. A revelação é da revista DIRIGENTE MUNICIPAL, uma publicação nacional da editora do GRUPO VISÃO QUE FAZ UM LEVANTAMENTO ANUAL sobre o crescimento dos municípios em vários setores. No setor econômico financeiro, Uberlândia que em pesquisa anterior estava situada em 36º lugar, este ano alcançou 10º posição na classificação geral. Com a população de 161.436 sendo que 144.295 estimada na cidade, apresentamos um índice de crescimento populacional de 3,28 no período de 1970 a 1975. Temos 23 agências bancárias e no setor de arrecadação municipal tendo como base CR\$ 1. 000.000, 00. Dos municípios mineiros conquistamos o 1º lugar, vindo a seguir de Poços de Caldas que alcançou a 78º posição entre os 500 municípios classificados. Nossa posição foi privilegiada também na infra-estrutura de serviços urbanos através de ligações elétricas, de água, esgotos e telefones e na área social onde se classifica leitos hospitalares. A pesquisa indica que dentro do seu próprio universo, Uberlândia alcançou um desenvolvimento portentoso no estado de Minas Gerais, confirmada em 1979, quando foi realizada computação dos pontos na pesquisa do Grupo Visão.*⁶⁵

Nessa reportagem, do início da década de 1980, é produzida, em torno de Uberlândia, a imagem de cidade estruturalmente organizada, portadora de todas as instalações necessárias para a vida cotidiana (água, esgoto e energia elétrica), elementos que possivelmente somente eram encontrados em cidades com um determinado porte. Nesse

⁶⁵ UBERLÂNDIA AGORA OCUPA O DÉCIMO LUGAR ENTRE OS MUNICIPIOS EM DESENVOLVIMENTO. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, 27 de fevereiro de 1980, p. 1.

período, as cidades menores, com menor número de habitantes, provavelmente careciam de condições sanitárias satisfatórias.

A reportagem destaca a existência destas condições em Uberlândia, elevando-a na escala de desenvolvimento a nível estadual. Nota-se que o jornal *Correio de Uberlândia* utiliza-se de uma segunda instituição (Grupo Visão) para afirmar e confirmar o desenvolvimento da cidade, para proporcionar à notícia certa veracidade fundada na cientificidade e neutralidade de uma pesquisa, contribuindo assim para o fortalecimento do poder de atração para a cidade.

O jornal *Primeira Hora* diferencia-se do jornal *Correio* em algumas abordagens sobre a imagem da cidade de Uberlândia. A provável ligação do jornal *Primeira Hora* com o grupo do PMDB que ocupava o executivo municipal, representado na gestão Zaire Rezende (1982-1988), pode ser o principal motivador destas diferenças entre os jornais. O *Primeira Hora*, em muitas de suas reportagens, aponta a cidade de Uberlândia com vários problemas urbanos estruturais e sociais, mas estes problemas são destacados para ressaltar as providências tomadas pelas autoridades municipais, ou seja, a cidade têm problemas porém eles são resolvidos.

Essa relação pode ser percebida na reportagem abaixo:

*A Secretaria Municipal do Trabalho e Ação Social pretende, num curto espaço de tempo, transferir as últimas famílias de favelados da beira do rio Uberabinha para um lugar seguro, disse ontem o coordenador da área de habitação da pasta (...) Os favelados, de acordo com a secretaria, terão habitação garantida, assegurada conforme entendimentos entre eles e a pasta do projeto de remoção. Com essa medida, acredita o coordenador da área está praticamente resolvido o problema uma vez que das 221 famílias antes residentes à beira do rio restam agora uma média de duas dezenas (...)*⁶⁶

Nessa disputa pelo Poder Municipal entre grupos políticos (o PMDB de Zaire Rezende e o PDS de Virgílio Galassi, prefeito da cidade na gestão anterior) que parece contrapor visões sobre a cidade nas matérias publicadas nos jornais *Primeira Hora* e *Correio do Triângulo*, emergem os problemas vividos pelas pessoas que se deslocam de outras regiões para Uberlândia. A falta de moradia e de condições para adquiri-la, ou para

⁶⁶ SECRETARIA JÁ PROVIDENCIA REMOÇÃO DE ÚLTIMAS FAVELAS. *Primeira Hora*, Uberlândia, 12 de Junho de 1985, p.5.

alugar uma casa, demonstra as dificuldades das famílias para encontrar “*o desenvolvimento portentoso no estado de Minas Gerais*”, expresso na “*nova posição privilegiada também na infra-estrutura de serviços urbanos*”, como nos diz a reportagem do jornal *Correio de Uberlândia*, citada anteriormente. Se as favelas são resultados negativos desse crescimento populacional, indicam também a sedução que a cidade exerce no imaginário das pessoas que se transferem para ela em busca de uma vida melhor.

Nesse sentido, o motorista Emídio dos Santos, de Porteirinha-MG, quando indagado sobre a razão da escolha de Uberlândia, contou-me que foi devido a conversas corriqueiras com um amigo: “(...) *isso foi através de um amigo que veio pra cá primeiro e depois aí chamou eu e meu irmão pra vim pra cá também aí.*”⁶⁷ Em seguida, perguntei o que esse amigo havia dito sobre Uberlândia. Emídio dos Santos disse-me: “*È porque nasceu aqui, morava aqui, aí ele falava que a cidade era boa demais,...a gente sempre ouvia esse comentário, que Uberlândia aqui era cidade muito boa.*”⁶⁸ Dessa forma, Emídio dos Santos decidiu deixar a pequena cidade de Porteirinha, em Minas Gerais, depositando todas suas esperanças nas palavras ditas por um amigo. Para alguns, essas esperanças se concretizam; para outros resultam na precariedade da vida.

Nos anos de 1990, embora uma visão positiva da cidade continuasse no imaginário social da população, os jornais locais começam a se preocupar com os problemas que a cidade apresenta em decorrência da vinda de pessoas de outras localidades em busca de emprego. A reportagem, que provavelmente circulou por toda a região do Triângulo Mineiro, destaca as contradições presentes na imagem da cidade como ideal:

“Uberlândia, terra gentil que seduz,...” Se é gentil, algumas pessoas questionam, agora, que seduz, seduz. Ou pelo menos tenta através de matérias jornalísticas como aquela publicada pela revista Veja, em novembro de 1987, que mostrava Uberlândia sem favelas, mendigos, desempregos, mas com moças virgens que não usavam fio dental.(...) Em contrapartida, a oferta de empregos só atende de 10 a 15% do mercado local. Ao mesmo tempo, ressaltou apreciando os relatórios dos SINES de MG que Uberlândia ainda é a cidade que melhor oferece empregos. Dayse, diretora do SINES, não acredita que este tipo de divulgação seja bom para Uberlândia ‘porque se cria uma imagem que não é real. Os poderes econômicos de Uberlândia têm uma necessidade de divulgar que Uberlândia é

⁶⁷ Entrevista com Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

⁶⁸ Ibid.

*muito bom. Isto facilita, segundo ela, a vinda de empresas para cidade, mas atinge muito mais pessoas que estão desempregadas (...).*⁶⁹

A reportagem acima aponta que a cidade de Uberlândia, dentro de uma realidade nacional com poucas ofertas de emprego, continua ainda se destacando como local de grandes oportunidades de trabalho. Mas ao mesmo tempo, a reportagem discute as conseqüências dessa divulgação ostensiva sobre a cidade. Esta reportagem do início da década de 90 mostra, portanto, algumas mudanças que o jornal vai inserindo ao longo dos anos sobre a imagem de Uberlândia.

Podemos afirmar que a veiculação das reportagens que exaltam a cidade de Uberlândia, a partir da década de 90, são menos freqüentes nas folhas do jornal *Correio do Triângulo*⁷⁰, pois vários problemas começam a ser apontados, como mostra esta reportagem sobre déficit habitacional:

*Nos últimos 15 dias Uberlândia volta a experimentar um lado amargo do seu crescimento desordenado com rigor de estilo: cerca de 200 famílias ocupam terrenos da PMU, no bairro Vila Rica, ou Parque São Jorge IV, antes destinados, segundo informou Wladir Bonnas assessor de imprensa à construção de 1.600 casas populares a ser iniciada em meados de agosto, início de setembro. Esse filme não é novo: o déficit habitacional ingenuamente ignorado em termos numéricos, nos últimos anos, vem se confrontando com a realidade das ocupações mantidas em segredo a sete chaves (...) Ao todo cerca de 2.000 famílias vivendo em condições subumanas de existência em barracos de plásticos e papelão, sem luz, rede de esgoto e água em alguns casos. Há quem se lembre do único esforço realmente sério das autoridades no sentido de contemplar essa população carente nos últimos quatorze anos: foi a construção, em regime de mutirão do bairro Esperança. Executando essa iniciativa, todo o conglomerado de conjuntos habitacionais construídos na cidade está inacessível a quem ganha menos de 3 salários mínimos e este é precisamente o perfil dos moradores dos locais apontados (...)*⁷¹

As reportagens que focavam o “progressismo” da cidade de Uberlândia são substituídas pelas que tratam, por exemplo, da falta de moradia e consequentemente das dificuldades em que viviam alguns moradores da cidade. O *Correio* cede lugar, em seu

⁶⁹ PAMPLONA, G. O Mito da cidade sem crise resiste. **Correio do Triângulo**, Uberlândia, 13 de janeiro de 1993, p. 15. Grifo meu.

⁷⁰ Há um certo cuidado do jornal em escrever de forma explícita sobre a cidade de Uberlândia, o que podemos observar na reportagem citada na página 19, intitulada O MITO DA CIDADE SEM CRISE RESISTE, onde o jornal destaca como matérias jornalísticas que enaltecem a cidade atraem pessoas de outras localidades.

⁷¹ MARTINS, Tânia. Déficit habitacional: Drama se agrava com a invasão no São Jorge. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 5 de agosto de 1990, p. A-5.

quadro de notícias, a uma matéria que destaca um problema social que existe em Uberlândia, podendo este ter várias razões, e talvez uma delas fosse a necessidade de diminuir o número de migrantes que buscavam a cidade. Em um outro momento, no ano de 2004, já observamos uma outra posição do jornal:

A imagem de Uberlândia como uma cidade próspera e muitas vezes imune às crises econômicas – fato incontestável até o fim da década de 90 - perdeu força nos últimos anos. O abalo foi ainda mais expressivo com a divulgação do censo econômico social em 2001. O estudo da UFU revelou, entre outras informações, que o município possuía mais de 70 mil pessoas vivendo abaixo da linha de pobreza. O conceito do município rico havia sido construído com base, sobretudo, em investimentos vultosos feitos desde os anos 50, mas com maior ênfase no fim da década de 80 e início dos anos 90. Hoje com 542 mil habitantes, a cidade ainda é uma referência nacional inquestionável, embora alguns indicadores usados para traduzir o desempenho econômico confirmem uma mudança expressiva nessa imagem. Só não foram suficientes para tirar Uberlândia do grupo daqueles que acreditam que o local ainda seja o eldorado brasileiro, como chegou a ser chamada em meados dos anos 80.

⁷²

O jornal *Correio*, nessa reportagem, não deixa de ostentar a cidade de Uberlândia como ainda um local de riquezas provindas do desenvolvimento econômico, denominando-a “eldorado brasileiro”. Dessa forma, não se pode afirmar que ao longo dos anos o conteúdo das reportagens negou a imagem progressista da cidade. Porém, é possível dizer que houve uma redução nas reportagens com dizeres que tratam da cidade de Uberlândia como um local de progresso e desenvolvimento. As mudanças, visíveis no cenário urbano a partir dos anos 90, não podiam ser ignoradas.

A imagem da cidade é indiretamente abordada nas matérias do jornal, a partir de outros elementos que compõem o cenário urbano, como o transporte coletivo de Uberlândia. Nesse período, quando da instalação do Sistema Integrado de Transporte, a administração municipal se esforçou para mostrar a visibilidade do novo sistema para a resolução dos problemas urbanos, e o jornal foi um aliado importante nessa divulgação:

O Sistema Integrado de Transporte foi classificado em primeiro lugar entre os participantes do Programa de Difusão de Boas Práticas em Desenvolvimento Urbano do Ministério do Planejamento através da Secretaria de Políticas Urbanas. Como premiação, o trabalho vai integrar em edição especial, em conjunto com os outros trabalhos selecionados e vai servir de modelo como iniciativas que deram certo entre as encontradas por administrações

⁷² TIAGO, Dione. Uberlândia perde o status de Eldorado. **Correio**, Uberlândia, 18 de maio de 2004, p. A-8.

*municipais (...) Segundo o Secretário de Trânsito e Transporte Sérgio Attiê a premiação é um reconhecimento do trabalho desenvolvido durante um ano e meio de implantação do serviço. O prêmio também irá abrir portas para o funcionamento de novas obras para melhorarmos cada vez mais o sistema, afirmou.*⁷³

A cidade de Uberlândia através de seu sistema de transporte aparece como modelo a ser seguido por outras regiões e cidades brasileiras. A imagem do transporte coletivo é a de promotor do desenvolvimento urbano, contribuindo indiretamente para a construção da imagem da cidade. A nova forma de operação do transporte coletivo de Uberlândia passou a contar com terminais instalados em bairros periféricos que contribuíram para a diminuição do número de ônibus no centro comercial, havendo assim a necessidade dos passageiros realizarem transbordos, mas sem o pagamento de outra tarifa.

A nova organização denominada Sistema Integrado de Transporte constituiu uma padronização sobre os ônibus através de um sistema visual de cores e numeração que informa a origem, o percurso e o terminal de destino do veículo. Dessa forma, existem as linhas alimentadoras, com ônibus de cor verde, que trafegam no interior dos bairros, transportando os passageiros até um terminal periférico mais próximo. Nesse local, o usuário que necessita ir ao centro da cidade deverá embarcar em veículos de cor amarela que têm como destino o Terminal Central, que é o maior dos terminais e está localizado na Praça Sérgio Pacheco.

Na avaliação do poder público, divulgada pelo jornal, o SIT é ressaltado na sua positividade, recuperando, nessas avaliações, a imagem da cidade como progressista e do transporte coletivo como um espaço onde as inovações exigidas, neste fim do século XX, se concretizam. Uberlândia se projetava nacionalmente, com a proposta do Sistema Integrado de Transportes, e se transformava em modelo de desenvolvimento.

O *Correio de Uberlândia*, assim como vários outros jornais em diferentes regiões do país, atua na cidade de Uberlândia como um noticiador e construtor da “realidade” vivida nesta cidade. Essa atuação atribuiu ao jornal uma posição poderosa na complexidade das relações sociais existentes, por elaborar versões correspondentes a determinados interesses e ter ainda uma circulação considerável. Laura Maciel, ao analisar questões sobre as relações

⁷³ SIT RECEBE PRÊMIO DO GOVERNO FEDERAL. **Correio**, Uberlândia. 5 de janeiro de 1999. Cidades, p. 10.

da imprensa com o historiador, o seu papel na sociedade e a utilização deste meio como fonte para a interpretação da história, ressalta o papel da imprensa na nossa sociedade:

Afinal, aquilo que o jornal noticia –acontecimentos e sujeitos que enuncia- ‘o que deu no jornal’ é geralmente aceito como o parâmetro seguro do que de fato ocorreu e de sua importância para o conjunto da sociedade, Testemunha da história, registro do cotidiano, porta-voz ou simples depositária dos ‘fatos’ de nosso tempo, a imprensa seria o lugar privilegiado para a realização de uma ‘história imediata’.(...) como uma prática social constituinte da realidade social, que modela formas de pensar e agir, define papéis sociais, generaliza posições e interpretações que se pretendem compartilhadas e universais. Como expressão de relações sociais, a imprensa assimila interesses e projetos de diferentes forças sociais que se opõem em uma dada sociedade e conjuntura, mas os articula segundo a ótica e a lógica dos interesses de seus proprietários, financiadores, leitores e grupos sociais que representa..⁷⁴

Dessa forma, em circunstância alguma, o jornal caracteriza-se pela objetividade e neutralidade na publicação de suas notícias. Compreendê-lo como um agente com prática social exige de nós historiadores ultrapassar obstáculos na construção de uma leitura crítica e uma reflexão sobre os interesses políticos que defendem.

Os vários anos de existência do jornal não o excluem das características apontadas acima. O Correio aparece como fonte em várias dissertações e teses que abordam diferentes temáticas sobre a cidade de Uberlândia e, em praticamente todas, existe o exercício de questionamento sobre sua neutralidade disfarçada.⁷⁵

Os discursos e as imagens que a imprensa divulga com suas palavras de alguma forma parecem colaborar com a construção do sonho de melhores condições de vida para aquelas pessoas que escolheram Uberlândia para viver e trabalhar, porque “o capitalismo

⁷⁴ 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.

⁷⁵ Ver entre outros: MEDEIROS, E. A. **Trabalhadores e Viveres Urbanos: Trajetórias e Disputas na Conformação da cidade – Uberlândia- 1970-2000**. 2002.186f. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.; 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; 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 ; 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; SANTANA, E. Dias de Oliveira. **Cultura Urbana e Protesto Social: o Quebra-Quebra de 1959 em Uberlândia-MG**. 147f. 2005. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005.

cria a ilusão de que as oportunidades são iguais para todos, a ilusão que triunfam os melhores, os mais trabalhadores, os mais diligentes, os mais econômicos.”⁷⁶

Essa ilusão apontada por Mello e Novais, parece estar no universo do motorista Paulo Donizete que deixou a “*Capital Mineira*” onde não conseguiu trabalhar como motorista com carteira assinada, emprego que tanto sonhava: “(...)ó, pra você vê eu trabalhei na Minasgás, trabalhei na Jataú, 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

⁷⁶ MELLO, J. M. C; NOVAIS, F. A. Op. cit. p. 581.

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

⁷⁸ Ibid.

⁷⁹ Ibid.

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 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 à 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

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

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

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 fala 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

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

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

aspectos que remetem-nos a observar um outro lado dos viveres construídos nesta cidade. As narrativas trazem uma contradição 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:

*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*

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.

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.

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

⁸⁶ Ibid.

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

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, 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

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

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

⁹⁰ Ibid.

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 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 mantém 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!*”.

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 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: ‘È um assalto!’ Você não pode reagir! Um 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

⁹³ Ibid.

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

⁹⁵ Ibid.

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 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 conseqüentemente 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

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

empregadores. Não há uma relação harmoniosa como o informativo da Transcol tenta construir para seus leitores, que eram exclusivamente trabalhadores da empresa.

O jornal, em suas edições analisadas, trata, em geral, dos interesses da empresa como se estes fossem também interesses de seus empregados, divulgando, assim, a 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

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.

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 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:

⁹⁹ CAIAFA, Janice. Op. cit. p 45.

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

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. Freio 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

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?” (...) “Saíndo 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?

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

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

[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:

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 fazer 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. Saia de madrugada e chegava à noite, mas é serviço desse tipo de três pegadas. Fiquei uns dois meses, hoje não tem mais isso parece. O máximo é duas pegadas.”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.

¹⁰³ Ibid.

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

¹⁰⁵ Ibid.

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:

*(...) 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

¹⁰⁶ Ibid.

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

¹⁰⁸ FIQUE ALERTA E SIGA BEM. **Transcolito**, Uberlândia, n° 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;

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.

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.

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...”

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.

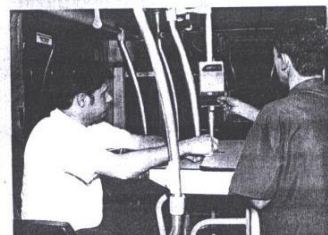
O Projeto de Bilhetagem visa facilitar e melhorar o atendimento aos clientes, proporcionando mais agilidade e controle no transporte urbano.

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.

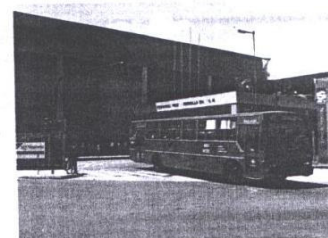
O sistema será introduzido gradativamente, iniciando-se neste semestre de 2001.

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 Inteligentes que serão utilizados no Sistema.



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 pessoas já capacitadas para repassar os conhecimentos da utilização do instrumento eletrônico. Existem - ainda segundo o texto, apoiado pelas imagens de funcionários atentos e até sorridentes - aqueles trabalhadores que já manuseiam tranquilamente o aparelho, chamado “validador”.

O aparelho chamado de validador é instalado no interior do ônibus próximo ao cobrador. A sua função é de validar as passagens de ônibus registradas nos cartões magnéticos, ou seja, inserido o cartão, ele vai liberar a catraca para o usuário. A 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 à 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!

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

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

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

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

¹¹² Ibid.

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

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

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

A subjetividade encontrada nas narrativas faz a história oral diferente de outros registros, como afirmou Alessandro Portelli.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

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.

instrumento que realizaria a função do cobrador do ônibus, como anuncia o jornal *Correio* já no início da década de 90:

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

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 ELELTRÔNICAS. *Correio*, Uberlândia 15 de fevereiro de 2000, p. B-8.

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 sua caixa.

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

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

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

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

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

[Nivaldo] A gente, assim, ficou preocupado no começo porque a gente com o validador, nunca tinha trabalhado com o validador, aí nós teve treinamento. Nos primeiro mês a gente apanhou muito até que acostumou trabalhando tudo certinho. No começo a gente faz muita coisa errada, as empresa veio sempre 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.

empresariado do setor com falsificações que escoavam através deste comércio, além da perda de vendas, pois os comerciantes vendiam à preços mais baixos.

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

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

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

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

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

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

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 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

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

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

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 tá 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, 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

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

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.

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

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

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

As narrativas dos motoristas entrevistados e as análises dos informativos da Transcol não trazem muitas diferenças nas questões do *Ser* motorista com as do *Ser* cobrador. A questão do *Ser* motorista, 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 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).

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

¹²⁸ Ibid.

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

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 ta embriagado, ele não ta 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 ta o motoristinha tá 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 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

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

¹³¹ Ibid.

*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 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

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

¹³³ CAIAFA, Janice. Op. cit. p. 24.

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 serviçinho que ninguém faz nada!” Porque muitos que trabalham como motorista, porque tem medo de pega no pesado, mas eu não já fui servente de pedreiro, já fui pedreiro e fui ser motorista porque era meu sonho! E faço com o maior prazer tanto dirigindo um ônibus, quanto um caminhão, a minha mudança de marcha é a mesma, a minha responsabilidade com o trânsito é a mesma.*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 “*serviçinho que ninguém faz nada*”, que de certa forma representa considerações de uma parte de nossa sociedade. O motorista, no entanto, nega esta afirmativa um tanto preconceituosa, colocando o seu trabalho como um sonho realizado, primeiro como caminhoneiro autônomo, depois como motorista no transporte coletivo.

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

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. Precisando de uma

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

*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 que tá certo. Eu acho o seguinte: se a empresa também não tiver retorno, como que vai ficar isso

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.

*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 enceraram 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.

Uberlândia – 1988-2004

Greve dos motoristas e cobradores do transporte coletivo

¹⁴¹ Ibid.

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

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.

*de conquistar melhores salários. Na parte da manhã, houve algum tumulto – e alguns carros deixaram de circular, mas as negociações entre patrões e empregados 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

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.

situação atual do transporte de passageiros preocupa também as empresas de ônibus. Segundo o inspetor de tráfego da Auto Viação Triângulo, Antônio Batista da Silva, o número de passageiros caiu em um 1 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

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.

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:

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:

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.

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, 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

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

objetivo de se criar um informativo, tendo como principais personagens os seus funcionários, é promover através da valorização da imagem um certo ‘tipo’ de trabalhador.

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

O ano de 2001 é o ano do voluntariado. Diante disto, a coluna Gente que faz abre espaço para o motorista de ônibus 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.

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

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



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

Os trabalhadores tornam-se destaques com premiações oferecidas pela empresa Transcol, valorizando alguns de seus motoristas e cobradores. As atitudes no período de

trabalho que marcavam pontos eram: “(...) a economia de combustível, a presteza do funcionário para com o supervisor de tráfego e a presteza no atendimento ao cliente.”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

¹⁵³ RANKING DO PRONTUÁRIO. **Transcolito**, Uberlândia, nº. 3, ago/set. de 2001. p.4.

¹⁵⁴ RANKING DO PRONTUÁRIO. **Transcolito**, Uberlândia, nº. 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.

*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

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

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.

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

¹⁵⁸ Ibid.

trabalho que realizam, e ainda onde todos são amigos, que prezam um bem comum: o crescimento da “família” Transcol. A construção dessa imagem pode ser observada nas fotografias na capa do informativo da edição do Ano III, nº. 15, agosto/setembro de 2003:



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

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

As 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 *Tanscolito*.

*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

¹⁵⁹ INFORMAÇÃO E CULTURA. **Transcolito**, Uberlândia, n° 15. ago/set. 2003. p. 2

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

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

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.

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:

*(...) È 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 trabalha?” 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!” È 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

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.

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

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

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

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.

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!”¹⁶⁶

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 compunham o

¹⁶⁶ José Roberto de Faria, Motorista da Transcol. Entrevista realizada no dia 11/03/2006.

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-cultural¹⁶⁷ 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 de

¹⁶⁷ 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.

Uberlândia, Denise Labrea Ferreira¹⁶⁸ 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.¹⁶⁹

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*”¹⁷⁰, realizando uma estimativa sobre o crescimento de lotes desocupados desde a década de 60 à década de 80 na cidade. Ela afirma que:

¹⁶⁸ FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do Planejamento de transporte urbano de Uberlândia/MG**. 132f. 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade de Brasília, Brasília, 1994.

¹⁶⁹ 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 consequências 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.

¹⁷⁰ 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.

*Os grandes responsáveis por este quadro, são, sobretudo, os agentes modeladores do espaço que se apropriam da terra urbana de forma desordenada, abrindo loteamentos em áreas inadequadas, sem infra-estrutura e construindo conjuntos habitacionais fora da malha urbana edificada (...)*¹⁷¹

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.*¹⁷²

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.

¹⁷¹ SOARES, Beatriz. Op. cit. p. 177.

¹⁷² 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!”*¹⁷³

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\$ 0,70¹⁷⁴. 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\$120,00.¹⁷⁵ 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*:

¹⁷³ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 08 de maio de 1997. p. 10. Cidades.

¹⁷⁴ 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.

¹⁷⁵ 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”*¹⁷⁶

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.”*¹⁷⁷

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 (...)*¹⁷⁸

¹⁷⁶ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 03 de julho de 1999. p. B-2. Cidades.

¹⁷⁷ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 06 de julho de 1999. p. B-2. Cidades.

¹⁷⁸ 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*¹⁷⁹.

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

¹⁷⁹ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 26 de janeiro de 1996.p.10. Cidades.

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.

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.”(...) ¹⁸⁰

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.”¹⁸¹

¹⁸⁰ GUERRA, Sabrina. Ônibus superlotados irritam passageiros. *Correio*, Uberlândia. 1 de abril de 2003.p. B-3. Grifo meu.

¹⁸¹ Ibid.

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 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 tranqüilas, 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.”*¹⁸²

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:

¹⁸² 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, Umarama, 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.

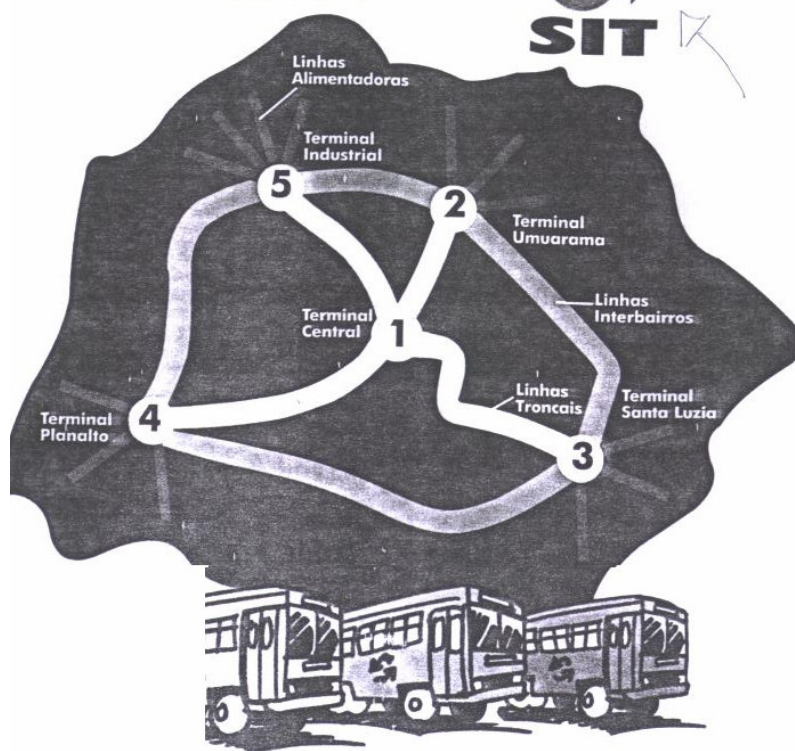


Fig.1- Panfleto Informativo. Secretaria de Trânsito e Transporte. Uberlândia. 1997.



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’ (...)*”¹⁸³

Os transtornos vividos por trabalhadores/usuários ao utilizarem o transporte coletivo urbano de Uberlândia afetam a vida e impõem experimentações constrangedoras, como relata Lílian 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 Umuarama 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”.*¹⁸⁴

A situação vivida por Lílian 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*. Lílian 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,

¹⁸³ ÔNIBUS NO INDUSTRIAL. *Correio*, Uberlândia 7 de agosto de 2003. p. B-2 .Cidades.

¹⁸⁴ DIFÍCIL DE EXPLICAR. *Correio*, Uberlândia 20 de agosto de 1998. p. 10 .Cidades.

proporcionar a essa situação um cunho de veracidade. Como Lílian 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. 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.”*¹⁸⁵

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.*¹⁸⁶

¹⁸⁵ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 18 de abril de 1997. p. 10. Cidades.

¹⁸⁶ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 30 de setembro de 1997. p. 10. Cidades.

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 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.*¹⁸⁷

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

¹⁸⁷ MORADORES IMPEDEM PASSAGEM DE ÔNIBUS. *Correio*, Uberlândia 21 de janeiro de 2000. p. A-2. Cidades.

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 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.*¹⁸⁸

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.*¹⁸⁹

Os motoristas e cobradores são apontados por alguns como trabalhadores que não cumprem com dedicação suas funções. São até mesmo considerados como irresponsáveis,

¹⁸⁸ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 01 de fevereiro de 1996. p.10. Cidades.

¹⁸⁹ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 12 de janeiro de 1996. p.10 . Cidades.

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 da cidade teve que ir a pé até a Avenida João Naves de Ávila, pois o ônibus não passou no horário correto.*¹⁹⁰

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.¹⁹¹ 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:

¹⁹⁰ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 14 de fevereiro de 1996. p. 10 . Cidades.

¹⁹¹ 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.

(...) 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.¹⁹²

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 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:

¹⁹² CAIAFA, Janice. Op. cit. p. 47

*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”.*¹⁹³

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 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 mantém 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 achano ruim comigo ainda?” È 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. È difícil viu! Mais assim de 100%, você encontra aí uns 10% que quer prejudica, mais tem gente boa demais!*¹⁹⁴

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

¹⁹³ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 23 de junho de 1995. p. 10 . Cidades.

¹⁹⁴ Entrevista com o motorista Emídio dos Santos, realizada no dia 02/11/2005.

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 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!*”¹⁹⁵

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 saí 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 li. 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

¹⁹⁵ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

*melhor, pode ser melhor! Porque às vezes entra um senhor, uma senhora e é destrutada, porque as noticia boa não chega, mas nós sabemos que as ruim corre.*¹⁹⁶

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!*¹⁹⁷

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...”*¹⁹⁸

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.

¹⁹⁶ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

¹⁹⁷ Entrevista com o cobrador Osvaldo Conceição, realizada no dia 09/10/2005.

¹⁹⁸ Entrevista com o cobrador Nivaldo José de Souza, realizada no dia 30/10/2005.

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 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.”*¹⁹⁹

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

¹⁹⁹ BOCA NO TROMBONE. *Correio*, Uberlândia 9 de julho de 1997. p. 9. Cidades.

*fiscais que deveriam auxiliar para que funcionassem normalmente, ficam de papo entre eles, conversando sabe-se lá o quê.*²⁰⁰

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 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 (...)*²⁰¹

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.

²⁰⁰ BOCA NO TROMBONE. **Correio**, Uberlândia 29 de janeiro de 1998. p. 10. Cidades.

²⁰¹ TUMULTO MARCA ROTINA DE USUÁRIOS. **Correio**, Uberlândia 21 de maio de 2003. p. B-2. Cidades.

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 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 pro 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.²⁰²

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

²⁰² Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

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:

*“(...) 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!”*²⁰³

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.

²⁰³ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

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 quetinho, 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(...)*²⁰⁴

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

²⁰⁴ Ibid.

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] É 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 (...)*²⁰⁵

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, transgride 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 pessoas, 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.

²⁰⁵ Entrevista com o motorista Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

*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...*²⁰⁶

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...”²⁰⁷ 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 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...”²⁰⁸

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.”²⁰⁹

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:

²⁰⁶ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

²⁰⁷ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

²⁰⁸ Entrevista com a cobradora Maria Gersoni, realizada no dia 18/03/2006.

²⁰⁹ Entrevista com o motorista José Roberto de Faria, realizada no dia 11/03/2006.

(...) 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...”²¹⁰

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!”²¹¹*

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

²¹⁰ Ibid., José Roberto de Faria.

²¹¹ Entrevista com Paulo Donizete, realizada no dia 20/10/2005.

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!*²¹²

²¹² 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.*²¹³

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.²¹⁴

²¹³ SILVA, Selma. 100 mil pessoas ficam sem transporte. **Correio**, Uberlândia 09 de junho de 2005. Cidades. p. B-3.

²¹⁴ 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.

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:

*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.*²¹⁵

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.”²¹⁶ 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.”²¹⁷

²¹⁵ MOTA, Núbia. Idas e Vindas Cheias de Histórias. **Correio de Uberlândia**, Uberlândia 21/06/2007. Cidades. p. B-2.

²¹⁶ Ibid., p. B-2.

²¹⁷ Ibid., p. B-2.

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

Oswaldo 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. Oswaldo 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 Oraís 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.