

TUDO NESSA VIDA É PASSAGEIRO ATÉ MESMO O COBRADOR E O MOTORNEIRO: A QUESTÃO DO EMPREGO E DO DESEMPREGO NO SETOR DE TRANSPORTES URBANOS

ALL IN THIS LIFE IS PASSENGER EVEN THOUGH THE TAXMAN AND THE MOTORMAN: THE QUESTION OF EMPLOYMENT AND UNEMPLOYMENT IN URBAN TRANSPORT SECTOR

Juliana Ladeira Pereira¹

“Será o trabalho o único modo justo e digno de prover a sobrevivência? Será o modo principal de dar sentido à vida? Será o único ou o melhor meio de alguém se fazer reconhecer como cidadão e como pessoa de bem? Ou poderiam ser mais valorizados a dedicação à família e aos amigos, a criatividade no âmbito do lazer, a arte pela arte, o esporte, a participação em atividades comunitárias, os serviços voluntários, a política, a vida do espírito? Quando se perceber que o homem trabalhador é mais que seu trabalho, será possível construir um novo conceito de criatividade humana apto a dar respostas para as novas situações deste tempo em que o fantasma do desemprego assombra a juventude.”
Suzana Albornoz

As transformações ocorridas no mundo do trabalho nas últimas décadas exigiram não somente um novo perfil de inserção no mercado de trabalho, em decorrência do chamado trabalho flexível – que representou uma alteração dos vínculos trabalhistas –, como também a adoção de tecnologias poupadoras de mão-de-obra. Além disso, houve um enfraquecimento das possibilidades de mobilização da população através de uma exacerbação da ideologia individualista.

Em meio a tantos acontecimentos, as empresas de transporte urbano também foram atingidas e realizaram mudanças estruturais com o intuito de melhorar a qualidade dos serviços e, com isso, atrair novamente a assiduidade dos seus usuários atuais, bem como de novos possíveis usuários. Dessa forma, intensificou-se a preocupação e os esforços na limitação do crescimento do transporte clandestino, que, de fato, foi parcialmente contido em vários centros urbanos através da oferta de novos serviços de microônibus.

O objetivo de redução de custos também esteve muito presente. Conforme Otávio Vieira da Cunha Filho, presidente da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

A redução de custos é uma meta que, antes mesmo da crise presente, já havia entrado nas garagens e centros de controle operacional. Mas, aos poucos, se percebe que as soluções corretas vêm da combinação entre dois objetivos: reconquistar a confiança dos usuários e reduzir custos. E não é fácil conseguir isso (*apud*. LEÔNIDAS e TEIXEIRA, 2005, p. 702).

¹ Graduada em Serviço Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Neste contexto, a automação – no caso, a adoção do validador para cartões de transporte – foi introduzida com a finalidade de diminuir os custos operacionais do transporte público e de oferecer um serviço de maior agilidade, conforto e segurança à população, ainda que o preço a ser pago por essa modernização do setor de transportes seja, em diversos casos, a extinção da figura do cobrador.

Não obstante os avisos das empresas – divulgados, inclusive, nos coletivos – de que os cobradores não perderiam seus empregos em decorrência da introdução das catracas eletrônicas, o que vem ocorrendo desde a sua implementação, assim como desde a utilização em maior escala dos microônibus é a eliminação gradual de mais um posto de trabalho, uma vez que raramente o cobrador é realocado para outras atividades, sendo, na maioria das vezes, demitido.

Em conversas informais com cobradores e ex-cobradores de ônibus, foi possível descobrir que, em muitos casos, os demitidos foram os motoristas. Em situações como essas, os cobradores que tinham habilitação para dirigir ônibus foram “promovidos” a motoristas, passando a exercer a dupla função. Com isso, ocorre uma melhoria no seu salário, mas ainda assim trata-se de um salário inferior ao que o motorista recebia. As empresas procuravam, dessa forma, reduzir o grau de insatisfação que poderia gerar a atitude de simplesmente obrigar os motoristas a exercer a dupla função e ainda por cima rebaixar seus salários.

Ao realizar a dupla função, o motorista de ônibus, além de conduzir o veículo, precisa receber o pagamento da passagem e fazer o troco, o que compromete a segurança do veículo, podendo causar acidentes. Além disso, pode acarretar uma série de problemas para a saúde do próprio trabalhador, uma vez que o estresse no trabalho se intensifica. As empresas de transporte, no entanto, afirmam orientar os motoristas para que mantenham os ônibus parados enquanto recebem o valor da passagem. Argumentam, com isso, que não há “nenhuma contra-indicação” para a acumulação de funções, nem do ponto de vista técnico, nem do legal. O que ocorre, contudo, é uma realidade muito diferente desta apresentada pelos empresários, visto que os motoristas cumprem uma tabela de horários estipulados pelas empresas e, por isso, precisam continuar circulando enquanto recebem e dão o troco das passagens. Isso já causou inúmeros acidentes de trabalho em diferentes locais da cidade do Rio de Janeiro. O estresse no trabalho faz parte, portanto, do cotidiano destes trabalhadores.

Não obstante a já citada sobrecarga dos motoristas, as empresas de ônibus de algumas cidades do Brasil – como em Joinville, Sorocaba, Goiânia e agora, recentemente, em São Paulo – extinguíram a figura do cobrador. Em outras cidades – como o Rio de Janeiro – apesar dessa ocupação ainda existir, há uma redução crescente.

Percepção dos cobradores de ônibus: análise das entrevistas

Foram realizadas ao todo 30 entrevistas em dois locais específicos da cidade do Rio de Janeiro: Central do Brasil e Largo do Machado, mais especificamente, nos pontos finais ali localizados. Optou-se pela realização de um questionário aberto, sendo entrevistadas 16 pessoas do sexo feminino e 14 do sexo masculino. As perguntas foram feitas não somente aos cobradores, mas também a trabalhadores do ramo rodoviário que já exerceram essa função.

A entrevista teve como principal objetivo explicar um pouco sobre a percepção social dos cobradores de ônibus acerca do seu próprio dia-a-dia, ambiente de trabalho, dificuldades habituais e, principalmente, sobre o que pensam a respeito de suas condições

de trabalho. As perguntas, nesse sentido, foram cuidadosamente elaboradas para não provocar nenhuma resposta dirigida.

Afinidade com o emprego

Com relação à pergunta sobre se gostam do emprego, 80% disseram gostar – 24 entrevistados. No entanto, é possível perceber, sobretudo comparando à pergunta sobre se eles gostariam de trocar de emprego, muitos manifestam este desejo – almejam algo melhor, não apenas em termos financeiros, mas também no que se refere à valorização do seu trabalho.

Gostar do emprego atual, nesse sentido, torna-se quase uma obrigação. Trata-se de uma necessidade e não algo espontâneo, motivado por uma escolha, uma vontade, como é o caso da afirmação a seguir: “Gosto, porque eu acho que a gente *tem que* fazer aquilo que a gente gosta, independente de qualquer coisa. No atual emprego eu gosto.” (Entrevistada 3). Para suportar a realidade de trabalho intenso e, por isso, extremamente desgastante é necessário *gostar* do que se faz, sendo esse sentimento com relação ao trabalho, portanto, muito mais uma adequação, um costume. É o que podemos perceber nas seguintes respostas:

Olha, vou te falar... pra tá fazendo essa função *tem que gostar*, porque se não gostasse eu acho que eu não estaria aqui. Eu tenho objetivos maiores, quero ganhar mais, quero um emprego melhor... porque uma coisa é certa, cobrador não é profissão, é função... mesmo se tiver hoje em dia escrito como profissão, eu tiro como função. Profissão é só motorista. To lutando aí pra mudar a categoria da minha carteira pra ser motorista. (Entrevistado 12)

Agora eu *já me adaptei*, mas no começo foi difícil. No começo foi muita correria e a gente dorme pouco, descansa muito pouco, mas agora já me acostumei com o pique (ri). (Entrevistada 26)

Pôxa, não é que eu não goste, mas é uma *questão de necessidade* mesmo. Se você fizer uma pesquisa com os brasileiros, poucas pessoas trabalham com o que gostam, a maioria trabalha porque precisa. (Entrevistado 24)

Mesmo entre os que afirmaram gostar do emprego, muitos ainda o fizeram entre algumas ressalvas, destacando pontos negativos:

Olha, eu gosto. Estresse você tem em tudo que é canto, mas o que é mais estressante é que tem muito passageiro que é muito mal educado. Eles acham que você tem que tá ali pra tudo que der e vier. (Entrevistada 15)

Eu gosto sabe por quê? É chato você ficar aqui esperando, é muito chato, você fica no sol, na chuva... mas em compensação quando você pega no trabalho não tem ninguém pra ficar enchendo seu saco. Simplesmente quando você pega aquele passageiro chato, ignorante, que não tem compreensão do trabalho, tem essas coisas, mas fora isso é tranqüilo. (Entrevistada 27)

Dentre os que disseram definitivamente não gostar, cinco são ex-cobreadores que se tornaram motoristas – trabalho que preferem realizar – e apenas uma entrevistada realiza a função de cobrador.

Carga horária de trabalho e horas extras

Comparando com os demais empregos em que não se exige formação universitária, o emprego de rodoviário poderia se encontrar entre os melhores no que se refere à carga

horária e à remuneração. A realidade vivida pelos trabalhadores do setor de transportes não corresponde, todavia, ao que está determinado no contrato de trabalho – no qual se estabelece o turno de sete horas diárias e o salário de R\$811 mensais para cobradores e fiscais e R\$1.200 para motoristas e despachantes. A realização de pelo menos duas horas extras diariamente parece ser um comportamento quase padrão entre os rodoviários.

Segundo os entrevistados, as horas extras são remuneradas corretamente no contracheque. Somente um declarou que tal remuneração não era feita de forma adequada. Informaram também que, dependendo da empresa, não há qualquer remuneração pela extensão da jornada, uma vez que são obrigados a realizar um determinado número de viagens e a empresa nem sempre se responsabiliza caso os engarrafamentos os obriguem a passar do seu horário.

Geralmente faço uma hora, duas horas extra. Eu fiz três horas hoje e não tinha carro, aí essas hora extra é comida todinha, a gente não recebe... Por exemplo, se você não pega naquela hora, você fica devendo hora. (Entrevistada 27)

Seis entrevistados disseram fazer mais de duas horas extras, sendo que dois costumam “dobrar”. Somente três entrevistados – o que corresponde a um percentual de 10% do total – declararam exercer as horas extras por escolha – “para melhorar um pouquinho o salário” – o restante revelou que se trata de uma exigência da empresa e também devido aos constantes engarrafamentos.

Para considerarmos o tempo efetivamente despendido a cada dia, cabe acrescentar a este mínimo de nove horas trabalhadas o deslocamento entre casa e trabalho. Não resta assim praticamente nenhum tempo durante a semana para o lazer ou mesmo o descanso. A necessidade de estar com a família também é uma questão muito levantada pelos entrevistados. Estes momentos de descontração ou repouso são muito escassos e acabam sendo reservados apenas para os dias de folga – somente quatro por mês.

Trabalho e atividades domésticas

Todas as mulheres entrevistadas, sem exceção, responderam afirmativamente à pergunta sobre a realização de tarefas domésticas. Quase todas manifestavam surpresa com a pergunta – afinal, para elas, a resposta era óbvia – e não demoravam a responder, inclusive algumas começavam afirmando: “Com certeza!”, ou “É claro!”. A ênfase dada pelas mulheres a essa questão revela o quanto a realização de tais tarefas se configura quase como uma obrigação preestabelecida. Como se houvesse um acordo tácito na sociedade de que o exercício dessas funções caberia somente a elas.

Tenho! Quem é a dona de casa que não tem? Você não tem não? Ah, eu faço, eu arrumo casa, lavo roupa, lavo o meu uniforme, tudo isso. (Entrevistada 27)
Ah, sim, com certeza! Sou dona de casa também. O homem tem essa vantagem, né? O homem quando acorda a comidinha já tá pronta, a roupa já tá lavada, passada. A mulher não, a mulher tem que acordar ainda mais cedo pra preparar as coisas... (Entrevistada 26)

Para as mulheres que têm filhos, as obrigações são ainda maiores. Elas precisam dar conta de tudo sozinhas e cumprir o papel de mulheres trabalhadoras, donas de casa e mães. A consequência do exercício simultâneo e, às vezes, concomitante de tantas funções é que “quase que inevitavelmente, seu desempenho deixa a desejar” (RUSSELL, 2002, p.52).

Além disso, “está sempre cansada, e vê nos filhos mais motivos de aborrecimento que de felicidade. O marido fica livre quando termina a jornada de trabalho, mas ela nunca tem direito a qualquer lazer, o que no final só lhe deixa irritação, estreiteza mental e inveja” (idem).

Por muito tempo as mulheres estiveram praticamente aprisionadas ao lar, não sendo possível a dedicação aos estudos, a realização de uma profissão ou mesmo de uma ocupação que não fosse o aprendizado dos cuidados com a família e a organização da casa. A sociedade mudou e, em alguns termos, pode-se dizer que avançou muito no que se refere à independência financeira feminina. Entretanto, esta mesma conquista se volta contra as mulheres, uma vez que “o trabalho é duro, a vida monótona, e a mulher [ainda é] uma espécie de prisioneira em sua própria casa” (RUSSELL, 2002, p.50) e a divisão sexual do trabalho se mantém no âmbito das relações familiares, refletindo-se no cotidiano. Isso fica evidenciado em diversos comentários, como por exemplo:

Hum! Quando eu saio daqui eu vou pro meu segundo emprego. Antes de vir, o meu horário já começou seis da manhã. Eu boto minha filha pra escola, tenho que levantar, fazer o café dela, aí vou lavar roupa, passar, tem os meus cachorros... (Entrevistada 14)

Por enquanto eu não tô estudando, pretendo voltar a estudar, mas é que aqui toma muito o meu tempo, porque eu sou casada, tenho filho. Sou dona de casa e isso já dá um trabalho do caramba. (Entrevistada 15)

Não obstante o fato de que nos dias atuais a maior parte das mulheres trabalha fora de casa – sem contar que muitas são chefes de família –, sendo casadas ou solteiras, praticamente todas continuam a ser as únicas encarregadas dos cuidados com a casa e os filhos. Estas atividades correspondem a um serviço diário que toma tempo e desgasta enormemente devido ao fato de não ser compartilhada com o cônjuge e também porque geralmente o emprego não deixa tempo para essas obrigações cotidianas. Os casos em que os companheiros ou filhos contribuem, além de representar uma exceção, quando existem, ocorrem apenas esporadicamente. “Apesar do feminismo e do direito de voto, a posição das esposas, sobretudo na classe trabalhadora, não mudou muito em relação ao que era antes.” (RUSSELL, 2002, p.50).

Os homens, ao contrário, em sua grande maioria disseram não ter nenhuma atividade doméstica, sendo que alguns ainda acrescentaram dando uma risadinha que “tinham esposa em casa”. Quando não era a esposa a ser citada, era a mãe.

Eu? Eu não! Em casa eu não faço nada. A única coisa que eu faço, quando posso é cuidar dos cachorros, só isso, que são meus. O resto tem minha mãe, meu padrasto, eu não faço nada. (Entrevistado 28)

Não, eu não paro em casa... só pra dormir, almoçar, jantar, tomar meu banho. E quando eu tô de folga eu também não paro em casa. (Entrevistado 12)

Ah, eu sou um come e dorme! (Entrevistado 18)

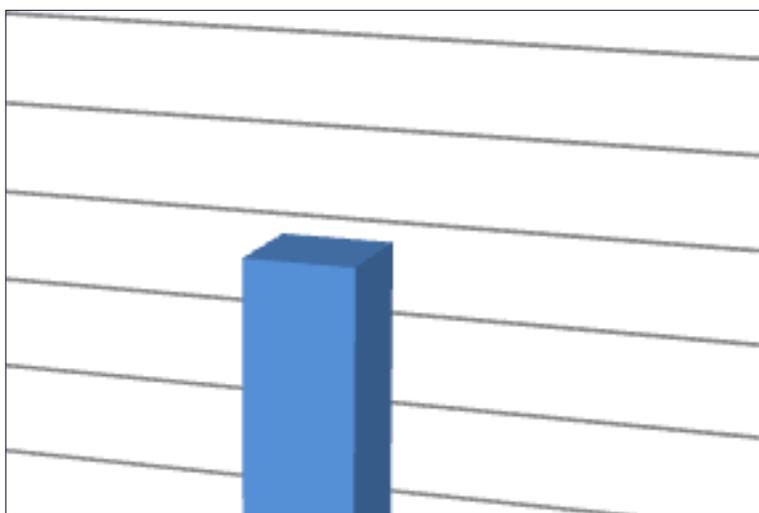
Não, não. Por enquanto eu gosto de malhar, mas não tô com tempo não. (Entrevistado 24)

Dos 14 homens entrevistados, somente quatro disseram realizar atividades domésticas e, mesmo assim, três deles apenas eventualmente. É possível observar que a concepção de *ajuda* ainda se encontra muito arraigada na sociedade brasileira, na qual o machismo, em pleno século XXI, continua a prevalecer e, no que diz respeito à divisão do trabalho

doméstico, torna-se ainda mais evidente. A ideologia que persiste em existir é de que tais tarefas são responsabilidades da mulher, cabendo ao homem, no máximo, auxiliá-las em alguns momentos. “Eu *ajudo* a lavar uma roupa, passar uma roupa e tal, arrumo a casa *de vez em quando*.” (Entrevistado 29). “É, *às vezes* varro um quintal, serviços de casa, *às vezes* faço um reparo...” (Entrevistado 13).

Entre os quatro que disseram realizar atividades domésticas, somente um afirmou realizar todas as atividades domésticas sozinho: “Ah eu faço tudo lá em casa, eu sou separado. Tudo sou eu que faço. Mora eu e meu filho e eu que lavo, passo, arrumo, faço comida.” (Entrevistado 10). No entanto, há a *justificativa* para tal. Ele apenas faz tudo em casa por ser separado e não ter uma mulher que faça para ele.

Ainda predomina a ideia de que tais funções correspondem a tarefas femininas e muitas mães, inclusive, isentam seus filhos homens de realizar essas atividades. O tratamento dado às filhas, todavia, não é o mesmo. Dessa forma, a divisão sexual do

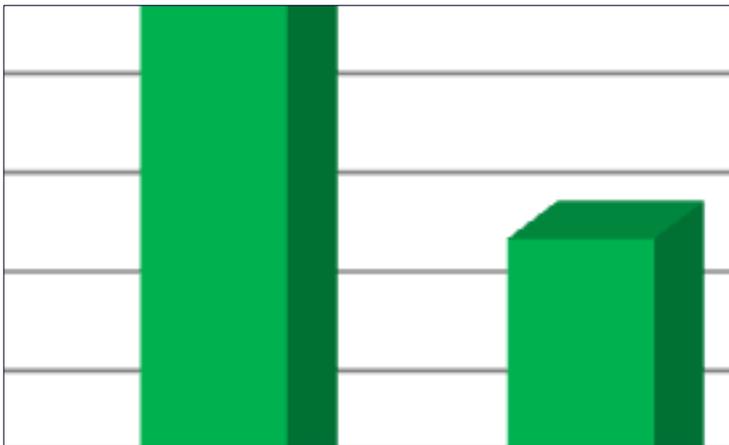


Fonte: pesquisa de campo

Tempo livre e sua divisão sexual

Com apenas quatro dias de folga por mês, as reclamações com relação à extensa carga horária de trabalho e à quase ausência de tempo livre são ainda mais frequentes do que a insatisfação no que se refere ao salário. Dentre os pontos negativos, a falta de tempo foi o item mais destacado pelos entrevistados.

A pergunta sobre o tempo livre corresponde a uma indagação muito aberta e que dá margem para muitas respostas diferenciadas. Procuramos, por esse motivo, agrupar as respostas segundo quatro categorias: “lazer”, “descanso”, “tarefas domésticas” e “outra fonte de renda”, uma vez que estas foram as respostas que mais se destacaram. E, nessa pergunta sobre o tempo livre, novamente a questão de gênero se sobressai para além da questão do trabalho – e será analisada posteriormente.



Fonte: pesquisa de campo

Ao observar o gráfico anterior, o que mais chama a atenção é o fato de que o aproveitamento dos dias de folga praticamente se divide de forma igual entre as categorias “lazer” e “descanso”. Doze entrevistados afirmaram usar o seu tempo livre para se divertir – sair com os amigos ou namorado/a, “tomar uma cervejinha” ou passear no shopping – e onze disseram utilizar seus dias de folga para o descanso.

Diferentemente do lazer, a questão do descanso não corresponde a uma escolha, mas a uma imposição, ainda que *apenas* do próprio corpo, como expressa a seguinte resposta de uma cobradora sobre o que costuma fazer no seu tempo livre: “Dormir! Dormir que eu tô morta!” (Entrevistada 27). Ainda nesse sentido, muitos relataram que o cansaço – decorrente do trabalho extremamente desgastante durante a semana – chega a ser tanto que praticamente os impede de “viver a vida”:

A nossa vontade de quem trabalha nesse ramo é de ficar só em casa... ninguém tem vontade de sair. Eu criticava no começo, quando eu tava no pique ‘Ah, tem que sair, tem que passear’, mas *você não tem vontade de ir pra canto nenhum. Você tem vontade de dormir, de curtir a casa, mas se você não botar firmeza pra sair, você não vive, a sua vida é só isso aqui, o nosso mundo é só esse...* Minha filha já ta ficando estressada porque ela quer ficar mais tempo comigo, quer sair e eu não tenho vontade de sair. É só vontade mesmo de dormir, ficar em casa, descansar e quando você vê o dia já foi embora e você tem que começar tudo de novo. (Entrevistada 14)

A questão da necessidade de descanso é muito presente mesmo entre aqueles que disseram aproveitar os dias de folga para encontrar os amigos e se divertir. Quase todos os cobradores e ex-cobradores, em algum momento da entrevista, mostraram indignação quanto à escassez de tempo para fazer outras atividades que não sejam de trabalho, como exemplificam as seguintes afirmações: “É tanta coisa que no final não faz nada. É tão pouco e tão rápido...” (Entrevistada 17), ou ainda: “De diversão quase não tenho, porque não dá tempo” (Entrevistado 7).

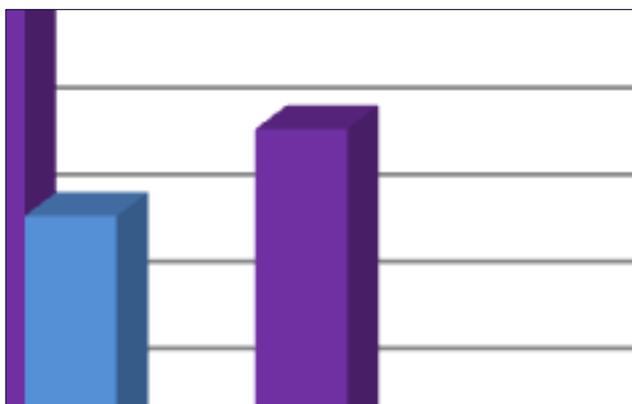
Em decorrência do número expressivo de mulheres que afirmou reservar seus dias de folga para a realização de atividades domésticas, procuramos nos atentar para as diferenças de gênero presentes no *aproveitamento* do tempo livre.

Ai, colocar as coisas em casa em ordem: lavar, passar, cozinhar (risos) arrumar... tudo. (Entrevistada 19)

Quando não é a faxina em casa, eu dou um passeio com o meu filho... vou ao supermercado... vou à feira... amiga, só, infelizmente, é só, porque é muito pouco tempo, pra gente que tem só uma folga na semana o tempo é muito curto pra gente resolver tudo... (Entrevistada 21)

Ao percebermos que a categoria “tarefas domésticas” é majoritariamente realizada por mulheres, tendo somente um homem declarado *ajudar* sua esposa – “Ajudo a mulher em casa, dou banho no cachorro... a gente sempre arruma uma coisa pra fazer” (Entrevistado 7) –, procuramos atentar para as demais categorias como “lazer” e “descanso” e distingui-las de acordo com o gênero do entrevistado. Isso nos levou a agrupar as quatro categorias já estabelecidas conforme o sexo do entrevistado. Propomos assim o conceito de “divisão sexual do tempo livre”.

A quantidade de mulheres e homens para cada categoria é muito distinta, apresentando proporções praticamente invertidas, sobretudo no que se refere ao “lazer” e ao “descanso”. É o que podemos visualizar no gráfico a seguir:



Fonte: pesquisa de campo

O número de homens que utiliza o tempo livre para o lazer é simplesmente o dobro do número de mulheres. Em contraposição, as mulheres, por estarem mais exaustas da rotina de sobrecarga ou dupla jornada de trabalho diária, usam seus dias de folga mais para descansar do que os homens.

Com relação à outra fonte de renda, apenas um entrevistado afirmou realizar atividade remunerada no seu dia de folga: “Eu marco serviços nos dias da minha folga. Se não tiver nada eu mexo – porque normalmente acordo às seis horas da manhã – aí eu mexo na minha obra até certa hora, depois eu vou dar atenção à minha esposa, meus garotos que eu brinco com eles, jogo bola...” (Entrevistado 23).

Relações de trabalho

Praticamente todos os entrevistados – 28 cobradores ou ex-cobradores – declararam alguma insatisfação com relação ao tratamento por parte dos passageiros. A falta de educação foi o principal fator de reclamação.

Nas entrevistas realizadas com os cobradores e ex-cobradores, há uma pergunta específica sobre a relação com as pessoas no trabalho e com os passageiros. Não obstante muitos descreverem a relação com os passageiros como boa, em algum momento da entrevista – principalmente na pergunta sobre os pontos negativos de ser cobrador de ônibus – as reclamações referente aos passageiros se sobressaíam.

A intensidade da carga horária e a falta de tempo, assim como o cansaço decorrente, despontaram na lista de principais pontos negativos, porém as queixas referentes às “pessoas ignorantes”, isto é, passageiros mal-educados, encontram-se no mesmo nível das reclamações sobre a falta de condições no trabalho.

Ao ser perguntado sobre a relação com os demais trabalhadores da empresa e com os passageiros, um entrevistado afirmou: “O relacionamento é bom. Com os passageiros também. Da minha parte ninguém tem a reclamar, pelo menos ninguém nunca reclamou na empresa” (Entrevistado 1). Porém, logo após, na pergunta sobre os pontos negativos da profissão, ele descreve melhor a relação com os passageiros e relata um fato:

Os negativos é que tem pessoas muito ignorantes... Uma vez mesmo eu fui dar um troco, dei uns trocados em moeda e o cara foi grosseiro, falou que dava vontade de jogar na minha cara... Essa é a parte pior que tem de ser cobrador. A gente é obrigado a agüentar desaforo. Mas meu temperamento é tranquilo. A gente tem que agüentar, infelizmente... (Entrevistado 1)

Outro entrevistado cuja resposta se assemelha muito à anterior também descreve, a princípio, a relação como boa para logo em seguida acrescentar um *pequeno* problema: “Graças a Deus eu tenho um relacionamento bom com todo mundo. Só tive um *probleminha*... fui até parar na justiça, que eu fui agredido, mas... hoje em dia já foi superado.” (Entrevistado 13). Percebe-se, a partir dos relatos de outros entrevistados, que existe quase um comportamento geral de conformismo com relação à má educação dos passageiros. Pode ser que, assim como em outras empresas, nas quais há o princípio: “o cliente tem sempre razão”, haja uma recomendação da empresa para que eles não respondam de forma grosseira aos passageiros, ainda que essa atitude represente uma defesa. Evita-se, assim, que entrem em confusão. Contudo, há exceções: “Olha, tem passageiro que já vem de casa com aquilo... mas é tranquilo... eu não ligo muito não, passa falando... não questiono, deixo passar. Ah, mas tem algumas cobradoras que falam! Respondem mesmo! (risos)” (Entrevistada 4).

Outros entrevistados afirmam que, diante de situações mais complicadas, procuram se defender, até mesmo para se preservar de uma agressão maior:

Pelo menos eu tiro a relação de uma seguinte forma: eu trato como é que me trata. Se a pessoa chegar pra mim e dá um ‘boa tarde’, um ‘bom dia’, um ‘boa noite’, eu vou responder da mesma forma. Se a pessoa for educada comigo eu vou fazer o possível e o impossível pra tentar ajudar. Agora se chegar ignorante, mal educado, como já houve casos, eu vou responder... só não vou agredir. Já teve casos de passageiro me xingar e eu ter que responder, ter que levantar a voz. Já teve caso de passageiro querer me agredir... não vou deixar também... me defender, mas luta assim, porrada mesmo nunca cheguei a isso não.. (Entrevistado 12)

Este não é um caso à parte, pelo contrário, a grande maioria dos entrevistados relata episódios em que foram mal tratados. E, pela indignação presente em suas falas, pode-se

perceber que é uma prática freqüente, estando associada à desvalorização da sociedade quanto ao seu trabalho:

Ah, depende... tem gente que já chega jogando dinheiro na gaveta. Isso incomoda! Isso é o mais estressante! Gente mal educada. É terrível... É isso que estressa. *Gente mal educada existe em qualquer canto, mas como nós somos cobradores a falta de educação vai ser maior.* Às vezes eles começam a xingar... acham que só porque a gente tá ali ao dispor deles, pode xingar. Ah, porque a gente recebe menos... eu não sei. Eu quero entender o que se passa na cabeça das pessoas... Pra eles a gente é um lixo... isso me incomoda pra caramba! Eu duvido que se eu fosse uma advogada, se eu fosse uma autoridade eles me tratassem dessa forma... (Entrevistada 15)

Tem passageiro que acha que a pessoa tá sentada ali na roleta e fala assim: ‘Você não estudou, tem mais que morrer de cobrador’. Eu já ouvi falar isso. E normalmente aqui na empresa, pra entrar de cobrador tem que ter o segundo grau completo. (Entrevistado 23)

Segundo os trabalhadores desse ramo, nem todos os passageiros são desrespeitosos ou agressivos: “Tem um ou outro que agradece a ajuda, às vezes quando tá muito perdido assim ‘Ah, se não fosse você, eu não tinha chegado aqui’. Mas depende, a gente sempre ajuda o passageiro e o passageiro sempre acha que sabe mais do que a gente” (Entrevistada 11).

Percepção quanto ao reconhecimento social do trabalho

A maioria – 18 entrevistados, o que corresponde a um percentual de 60% – afirmou não acreditar que seu trabalho seja reconhecido pela sociedade. O restante se divide entre aqueles que opinaram positivamente – 20% do total – e os que disseram que “mais ou menos” – também 20% dos entrevistados.

Esse questionamento guarda uma relação estreita com a pergunta anterior, referente à relação com os passageiros. Isso fica visível quando os cobradores e ex-cobradores explicam os motivos que os levam a pensar que a sociedade não reconhece seu trabalho. Além da falta de respeito, muitos criticaram o fato de serem tratados como invisíveis: “às vezes passam pessoas e nem percebem que a gente tá ali sentada. Eu não sei bem o porquê, mas eu noto que tem pessoas assim, entendeu? Mas agora tem outras pessoas que já passam e cumprimentam a gente e tudo mais.” (Entrevistada 21, ênfase nossa). Ou ainda, “a gente não é um ser humano, a gente tem que entender os problemas de todo mundo... Pra criticar vem um monte, pra dizer um obrigado é raro.” (Entrevistado 18, ênfase nossa). Isto é, quando não é alguma hostilidade, ocorre *simplesmente* um tratamento indiferente, como no caso dos depoimentos abaixo:

Tem gente que passa ali, taca o cartão no validador e nem olha na sua cara, como se você estivesse ali de obrigação. Uma vez uma senhora falou pra mim que quem pagava meu salário era ela. Eu falei ‘É uma troca de serviços’, mas também eu nem dei confiança... (Entrevistada 25)

Se é reconhecido, não demonstram, pois *passam na roleta e não te dão um boa tarde, um boa noite, um bom dia.* Eu espero que futuramente seja mais reconhecido, pois o que seria do motorista sem o cobrador? Não tem como o motorista trabalhar sozinho no carro, ele olhar a porta, ele dar uma olhada pras pessoas que vem na rua, não tem como...” (Entrevistado 28)

Segundo Celeguim e Roesler (2009, p.6), “existem profissões cujos elementos carregam o mesmo estigma da Invisibilidade Social, tais como lixeiros, garis, faxineiras, seguranças, frentistas, garçons, cobradores de ônibus, e outras de caráter operacional”. A questão da invisibilidade representa um facilitador para o enxugamento dessa função, uma vez que torna mais fácil para as pessoas a aceitação do desaparecimento desse tipo de trabalho. Outro ponto ressaltado por um cobrador, em uma conversa informal, foi a falta de valorização dos próprios motoristas com relação ao trabalho dos cobradores: “*Os próprios colegas de trabalho desvalorizam a gente, acha que a gente não somos nada. Porque são profissionais. Nem todos [agem assim], não generalizando*”. Um outro cobrador acrescenta, sem se referir especificamente aos motoristas, mas incluindo-os, uma vez que se trata da sociedade em geral: “*As pessoas, às vezes, desfazem muito das outras, dependendo do cargo que ela tem*” (Entrevistado 22, ênfase nossa). E uma cobradora afirmou que “ainda existe um preconceito com relação ao nosso trabalho e há um pouco de falta de informação das pessoas, acho que também devido à correria diária... muitas pessoas são mal-educadas e meio que não respeitam o nosso trabalho” (Entrevistada 3).

Dentre os que afirmaram positivamente ou *quase* positivamente, ao contrário dos que disseram não haver reconhecimento, não houve uma firmeza nas respostas. Praticamente todas as afirmações vinham acompanhadas de uma expressão de dúvida, como por exemplo: “acho que sim” ou “acredito que sim”. Enquanto que os que negavam, o faziam de forma categórica, como exemplificam os casos abaixo:

Não é reconhecido, não é! Nem um pouco! É o que eu lamento. Nem um pouco reconhecido, nem um pingo. Às vezes eu fico triste que muitos colegas que sentam ali, ou dirigem, muitos trabalham doentes, mal dormidos, mal alimentados... E a gente não tem hora de comer, a gente não tem hora de dormir... Hoje, por exemplo, eu to sem almoço... A gente tem hora de pegar no trabalho, não tem hora de largar. (Entrevistada 14)

Não. Trabalho de cobrador nunca é reconhecido pela sociedade. A sociedade humilha cobrador, principalmente passageiro de zona Sul. Eu trabalhava dentro da favela e os passageiros, pessoal de baixa renda, eles tratam cobrador muito melhor. (Entrevistado 23)

É importante também ressaltar que aqueles que disseram *acreditar* existir um reconhecimento da sociedade explicaram os motivos de forma imprecisa. A afirmação a seguir exemplifica um pouco essa questão: “*Acredito que sim, né? Porque se não, não teria ainda essa profissão. As empresas não teriam mais esse cargo, né? Em parte eu acredito que sim, pode ser que não tenha o valor que a gente deveria ter...*” (Entrevistada 19). Ela toca num ponto fundamental: a questão da permanência da função que realiza. Todavia, não analisa a situação, uma vez que não faz qualquer crítica ao fato de que muitos cobradores atualmente estão perdendo seus empregos devido à introdução do validador, o que torna a existência desse reconhecimento, no mínimo, questionável.

Há, portanto, um somatório de fatores que levam esses trabalhadores a afirmar negativamente a existência de um reconhecimento da maior parte da sociedade: “Vamos pegar aí de 100%, 40% que respeita, valoriza, sabe quem está ali, que está na batalha. Muita gente não reconhece o que a gente faz” (Entrevistado 13).

Condições de trabalho e o validador

A pergunta referente às condições de trabalho também foi realizada de forma bem aberta. Procuramos contabilizar, diferenciando as respostas inicialmente entre aqueles que reclamam – 22 entrevistados – e os que não reclamam – 8 entrevistados. A reclamação sobre o salário foi a que mais apareceu, totalizando 10 cobradores e ex-cobradores, o que representa mais da metade dentre os que reclamaram.

Assim como na questão sobre os passageiros, muitos começaram afirmando que “não achavam ruim” ou até que “achavam bom” para em seguida informar o que realmente pensavam. Revelaram também reconhecer que trabalho de rodoviário já foi muito mais valorizado em termos de remuneração:

É, não é ruim, mas acho que a gente devia ganhar mais. Devia ter um plano de saúde. Já vou fazer um ano e dez meses e ainda não tive férias. É um absurdo isso. Quase chegando as segundas férias... (Entrevistada 17)

Condições de trabalho não tem nenhuma. Cobrador vem e já ganha mal e ainda tem que guardar o troco do mês todo porque senão ele fica sem troco pra trabalhar. Antes, há anos atrás, quando o salário do rodoviário era vinculado ao salário mínimo, o motorista recebia cinco salários mínimos, tinha ticket refeição e tinha plano de saúde. Hoje em dia não é mais, recebe cesta básica de R\$60 – você compra o que com R\$60? Nada – e não tem plano de saúde, tanto motorista como cobrador, despachante. A situação do país não dá mais pro cara ganhar cinco salários mínimos, tudo bem... certo... pra gente que trabalha não dá, mas pro governante que só rouba dá. Já que eles votam o nosso aumento de salário, por que não a população votar o aumento de salário deles? (Entrevistado 23)

Alguns entrevistados que não reclamaram, ou mesmo entre os que reclamaram e iniciaram dizendo que não achavam ruim, expressaram diversas vezes a concepção de que “poderia ser pior”. De fato, sempre é possível ser pior e o que podemos verificar nessas respostas é um pouco de conformismo e aceitação. Como é o caso das respostas: “Os carros daqui *pelo menos* são novos. O salário é *razoável*, pra quem tem só segundo grau é *aceitável*” (Entrevistado 18, ênfase nossa); “*Mais ou menos... nem boa nem ruim, regular*. Às vezes o carro não é bom, o ponto de parada que às vezes não é bom, agora é circular, às vezes não tem como ir no banheiro do outro lado. Aqui tem banheiro...” (Entrevistado 22).

Nem sempre, fala a verdade! Quando não tem água a gente não tem banheiro. Toda sexta-feira não tem água, aí vai lá embaixo e tem que pagar... ou faz igual a mim, pega e mija dentro de uma garrafa de refrigerante, ou se esconde e vai na roda do ônibus, senão como é que você vai pagar R\$1 toda hora? (Entrevistado 23)

Seguindo essa linha mais indignada manifestada pelo despachante, outros entrevistados também revelaram insatisfações com relação à carência de infra-estrutura local nos pontos finais, como por exemplo, banheiros e falta de horário adequado para almoço:

Podia melhorar mais. Tem empresas aí que oferecem ticket-refeição, plano dentário, assistência saúde... e aqui não oferece plano de saúde e é uma coisa que a gente precisa muito. Durante o expediente aqui a gente não se alimenta direito, é muita besteira, então se desse alguns benefícios a mais a gente teria mais vontade de trabalhar. Nós não temos horário de almoço, são dez minutos. Então tem que ser muito rápido e não dá pra você degustar o seu almoço. Fora isso você tem que ficar comendo besteira. No calor você quer beber uma água, não tem

condições, você quer ir no banheiro e não tem condições. As condições são bem precárias. (Entrevistada 11)

Fora essa questão da remuneração, também despontaram queixas acerca da intensidade da carga horária e, além disso, surgiram críticas ao estado dos ônibus e à ausência de segurança.

Acho que poderia melhorar muito mais... ter duas folgas por semana. Já que não tem, né... Esses dias deu numa reportagem aí que uma faixa de dois mil motoristas são encostados por mês por estresse. É a profissão mais estressante do Brasil. Uma folga só não dá não. (Entrevistado 7)

As respostas à pergunta sobre a máquina validadora foram as mais surpreendentes, por mostrarem praticamente uma unanimidade ao elogiar e enumerar as qualidades da “maquininha”. Praticamente todos – com apenas uma exceção que afirmou que o validador “complica o trabalho” – declararam sua opinião favorável a respeito desta nova tecnologia. “Agiliza”, “é prático”, “facilita”, “muito bom”, “muito útil”, “é uma ajuda”, “melhor meio” são apenas algumas apreciações acerca do validador.

Foi muito bom. É bom. Isso aí foi um meio muito inteligente que eles inventaram. Foi muito bom pro cobrador também, é só encostar o cartão. Antes era só dinheiro e trabalhava muito mais que hoje. Muitos cobradores tiveram dificuldade no começo e pediram pra sair, não se adaptaram, mas é fácil. (Entrevistado 1)

É um sistema inteligente. Muito bom. Só que do jeito que as coisas tão acontecendo, daqui a pouco o ônibus vai andar sozinho. (Entrevistado 7)

O aperfeiçoamento das técnicas de produção e automatização, ao contrário de abolir o trabalho não-qualificado, permitindo a subsistência apenas dos trabalhadores técnicos de nível mais elevado, suprimiu os ofícios e possibilidades de iniciativa, substituindo por um novo tipo de operários não-qualificados o que ainda restava de operários e funcionários com qualificação. Isso significa dizer que a automatização e a informática – opostamente aos que viam o progresso técnico com esperança, considerando a máquina uma potência libertadora – não isentam os trabalhadores das tarefas fastidiosas e repetitivas. Na realidade, a automatização, dentro dos marcos do capitalismo, é responsável pela intensificação e desqualificação do trabalho.

Muitas vezes, a necessidade técnica não passa de um álbi: a “inovação” técnica tem como finalidade real quebrar o poder dos operários dotados de ofício, aumentar o controle, intensificar o trabalho, fazer executar por dois trabalhadores não-qualificados e substituíveis entre si tarefas que anteriormente exigiam dois trabalhadores de qualificações diferentes, etc. [...] Por conseguinte, a tecnologia não é simplesmente uma “imposição objetiva”: é uma jogada de luta pelo poder. (GORZ, 1982, p.154-155)

Engels (1988), ao realizar uma análise sobre as condições de vida da classe trabalhadora na Inglaterra do século XIX, demonstra que desde a introdução da máquina a vapor e das máquinas construídas para trabalhar o algodão – que desencadearam a Revolução Industrial –, nunca houve a intenção de tornar as condições de trabalho menos penosas para o trabalhador. Havia, de fato, a afirmação por parte da burguesia de que a

situação da classe trabalhadora teria melhorado graças à introdução das máquinas. No entanto, assim como os motoristas são obrigados a desempenhar dupla-função, os operários das fábricas que começavam a surgir tiveram que realizar um trabalho ainda mais desgastante, controlado pelo ritmo da máquina e muitas vezes precisando manusear duas máquinas simultaneamente.

Não obstante o fato de praticamente todos os entrevistados elencarem qualidades do validador, muitos também destacaram seus pontos negativos:

Olha tem casos que é bom, que adianta muito a vida do cobrador e tem casos que atrasa bastante. Algumas vezes o validador dá 'incomunicável', o ponto cheio, passageiro xingando a gente... O problema é comunicação de satélite, porque tudo é computador, né? (Entrevistado 23)

Facilita. Se não fosse o validador seria bem pior o nosso trabalho. Ele só não marca direitinho a nossa hora extra. (Entrevistada 15)

Uma entrevistada foi ainda mais fundo na questão de relacionar a introdução desta tecnologia com o desemprego dos cobradores:

Eu acho bom. Assim, embora tenha tirado o emprego de muito cobrador... eu acho bom. Agora eu não acho certo o motorista fazer as duas funções. Onde eu moro [Caxias] eu já vi muitos acidentes porque o motorista tem que fazer tudo. Eu acho que todos os coletivos deveria de ter o cobrador sim, *ainda que seja só pra ver passar o cartão e tirar*. Deveria de ter cobrador em todos os coletivos. (Entrevistada 6, ênfase nossa)

Sobre a realização da dupla-função, todos revelaram insatisfação:

Olha, o validador ajuda a gente... O problema dele é que muitas empresas tão explorando o motorista, tão querendo fazer com que ele dirige e cobre, que é o motorista júnior, recebendo uma mixaria. Então o validador tanto ajuda como atrapalha também... O validador também dificultou alguns passageiros como o idoso, o estudante... A gente somos obrigado a não deixar passar porque tudo que passa agora é só no validador. (Entrevistado 12)

É vantagem pra empresa e desvantagem pro motorista porque ele não vai receber a mais pra isso e vai trabalhar mais. (Entrevistada 15)

É tecnologia, entendeu? Bem melhor do que manual, facilitou bastante pro cobrador." [Perguntado se já realizou dupla-função] "Eu já, dois anos. Ah, trabalha pacas! Trabalha um montão mesmo... (Entrevistado 10)

Sou totalmente contra empresa que tem motorista pra fazer as duas funções! Inclusive essa linha que eu saí, saí de lá por causa disso. É horrível! Horrível... tem que lidar com o trânsito, que já não é fácil, tem que lidar com o troco e 60% da nossa sociedade não compreende isso. Então era estresse quase todo dia, por isso que eu pedi pra sair de lá. (Entrevistado 13)

Como é possível perceber, no que se refere à instalação das catracas eletrônicas, há uma divergência de opiniões entre os entrevistados: Por um lado, apesar de já ter sido responsável pela demissão de muitos cobradores, esta nova tecnologia poupadora de mão-de-obra não é vista como ameaça nem mesmo para os cobradores que ainda realizam a função. Pelo contrário, é vista como algo que alivia o trabalho, facilitando-o. O cobrador não precisa mais ter o trabalho de contabilizar os vale-transportes e nem mesmo os passageiros não-pagantes, como os estudantes, idosos ou pessoas com o passe especial,

uma vez que fica tudo computado na máquina validadora. Por outro lado, para os motoristas que precisam realizar dupla função, a máquina só veio a piorar o cotidiano estressante de trabalho, devido ao acúmulo de funções e ao rebaixamento do seu salário e da sua função: passa a ser um *motorista júnior*, em contraposição aos *motoristas sênior*, que apenas conduzem o veículo, sem precisar cobrar. Enquanto estes recebem um salário de R\$1.200, aqueles ganham apenas R\$900. Por esse motivo, muitas empresas optaram, inicialmente, por demitir os motoristas e reaproveitar cobradores que possuíam habilitação para dirigir ônibus. Assim, esses trabalhadores que seriam demitidos passariam a ter um acréscimo de salário, embora para isso precisassem executar duas funções ao mesmo tempo.

Significado do trabalho

A pergunta sobre o significado do trabalho seria, inicialmente, apenas: “Você acha que o trabalho é algo central em sua vida? Por quê?”. Essa pergunta, crucial para a nossa pesquisa, suscitava algumas dúvidas para os entrevistados: “Como assim central?”, o que nos levou a acrescentar à pergunta, quando necessário, o complemento: “ocupa um papel importante?”, ou: “é essencial?”.

Essa é mais uma questão abrangente, até mesmo filosófica, mas na qual foi possível verificar, em mais de 75% das respostas, uma associação com a necessidade de se sustentar e à sua família, como é o caso das seguintes afirmações:

Trabalho... eu acho que é condição de todo mundo. Como é que a gente vai manter a família? Tem que trabalhar, né? (Entrevistado 1)

Trabalho é o pilar de tudo. Sem o trabalho como é que o cara vai viver? (Entrevistado 7)

Pra mim? Renda. Responsabilidade. Se você não trabalha você não é ninguém na sociedade, essa que é a mais pura verdade, você vira um João ninguém. Desde o momento que você passa a trabalhar, as pessoas passam a te reconhecer como cidadão. (Entrevistada 27)

É muito importante porque se não for o trabalho a gente não consegue viver e não consegue ter nada, né? (Entrevistado 8)

O que significa trabalhar? É que é uma coisa que todo mundo tem que trabalhar. Se não trabalhar não tem dinheiro e sem dinheiro não faz nada. Tem [um papel central], é tudo isso, é o dinheiro, né? Infelizmente, a gente não faz nada sem dinheiro. É porque nós somos obrigados a trabalhar pra ter... o dinheiro. (Entrevistada 17)

Significa exercer uma atividade e ter uma remuneração por isso. Trabalho é tudo na vida do ser humano, é central. Se a gente não trabalhar, a gente não chega a lugar nenhum. Tudo depende do trabalho. A mola mestra do mundo é o dinheiro e o dinheiro vem do quê? Do trabalho, né? (Entrevistada 19)

Trabalhar pra mim significa eu poder levar o meu pão de cada dia pra casa. É, através do meu suor, eu poder sustentar a minha casa. (Entrevistado 28)

É possível perceber outro significado dado ao trabalho, ultrapassando a questão do sustento. A necessidade é, assim, de outra ordem, mais voltada para os aspectos moralizantes do trabalho. As respostas escolhidas a seguir demonstram o caráter edificante do trabalho presente no imaginário da sociedade

Tudo. Trabalho dignifica, trabalho te dá status, respeito, não que uma pessoa que não trabalha não tenha respeito, mas eu já passei um tempo desempregada e é bem complicado, ainda mais pra quem tem um filho. Tem que ficar recorrendo a

alguém. *É cansativo demais trabalhar, mas a recompensa é que você sabe que no final do mês você vai ter e você pode contar com aquilo ali.* (Entrevistada 6)

Se deveria ser central? Não. Porque senão eu vivo só pra empresa. Eu não vou viver pra minha família, pra minha namorada, pro meu futuro... Se não vou viver só pra empresa, vou ficar agarrado à empresa. A empresa vai ser o meu patrão, no caso, e vai viver a vida dele, vai ver a família, viajar, enquanto eu vou ficar preso só àquela função. (Entrevistado 12)

Trabalhar é tudo... faz parte da vida... a gente não é nada sem trabalho. Ocupa [um papel central], claro... eu passo a maior parte do meu dia aqui... mas é como eu te falei, minha filha me cobra que eu não tenho tempo pra ela... domingo eu fui levar a minha filha e a minha sobrinha pra praia porque ela já tá ficando estressada, mas por mim não saía não... (Entrevistada 14)

A sociedade, portanto, ao contrário de construir um novo valor e conceito para o trabalho, procura a todo custo reafirmar os antigos valores que permearam o surgimento do sistema capitalista. Destarte, há uma intencionalidade em fortalecer a crença de que o trabalho é a atividade mais sublime dos seres humanos, justificando, portanto, a nossa própria existência. Offe (1995), em 1989, já sinalizava que, mais do que uma solução, devem ser consideradas um sintoma da crise as tentativas para “remoralizar” o trabalho e tratá-lo como algo central em nossas vidas.

Essa ideologia do trabalho, todavia, entra em contradição crescente com a realidade presente, tendo em vista os gigantescos índices de desemprego que assolam populações cada vez maiores não apenas nos países subdesenvolvidos, como também na Europa Ocidental e América do Norte. Ainda assim, é possível verificar uma defesa e valorização do trabalho, não apenas dos setores dominantes, como também de parte da esquerda, rendendo esforços na argumentação e luta por sua garantia para toda a população, não obstante as políticas de pleno emprego já terem demonstrado claramente a inviabilidade de seu retorno.

Uma pergunta que poderia ter sido incluída no questionário da entrevista, logo após esta sobre a centralidade do trabalho, seria um questionamento quanto a se o trabalho “deveria” ocupar um papel central. As respostas oriundas teriam possibilitado um material muito rico para discussão acerca do imaginário social quanto ao mundo do trabalho, uma vez que há uma diferença muito grande entre a realidade vivida pelos trabalhadores e a opinião deles sobre o que poderia ser esta realidade. No entanto, essa percepção só foi obtida com o andamento das entrevistas e a partir de umas respostas mais completas dadas a essa questão.

No caso de alguns poucos entrevistados, foi possível perguntar informalmente essa questão e as respostas obtidas foram muito interessantes, principalmente por terem permitido expressar um contraponto à forma vigente de exploração do trabalho. Nesses casos, surgiu a reivindicação por mais tempo de convívio com a família e também para o lazer:

“Acho que não deveria ser central. Deveria ser uma coisa importante, mas tinha que ter espaço pra outras coisas, porque o trabalho acaba ocupando todo o seu tempo, a família, o seu lazer acaba ficando muito prejudicado. (Entrevistado 24)

Bem, hoje em dia é tudo, né? Porque a vida da gente se baseia no trabalho. Atualmente sim [o trabalho ocupa um papel central] porque eu passei por esse período ruim na minha vida e aí ficou muita coisa acumulada, então agora no momento pra mim é muito importante.” [Você acha que o trabalho deveria ser central?] “Não, eu acho que deveria ser bem dividido, né? E não ser o papel

assim principal da nossa vida. Enfim eu acho que devia ser dividido o tempo e o horário, que a pessoa pudesse trabalhar e conviver um tempo com a sua família.
(Entrevistada 21)

Se o trabalho não fosse uma necessidade...

Segundo as hipóteses defendidas pela nossa pesquisa, a seguinte afirmação de um dos entrevistados poderia representar bem essa questão: “Trabalho não é bom, né? Essa é que é a verdade. Se não fosse preciso eu não ia trabalhar não. Ficava em casa o dia todo... ganhando, mas sem trabalhar. Mas infelizmente a gente tem que trabalhar...” (Entrevistado 13).

Não obstante essa negação ao trabalho – ao menos, ao trabalho da forma como se expressa na sociedade burguesa –, 80% dos entrevistados relataram que sim, continuariam trabalhando. Os motivos são bem variados, mas percebe-se que a moral do trabalho prevalece, como é o caso das respostas:

Trabalharia. Trabalharia porque eu acho assim... porque não trabalhando as coisas aparecem fáceis e nada fácil vem de bom grado. Então eu acho melhor a gente batalhar pra poder conquistar aquilo que a gente quer, aquilo que a gente deseja, com suor, com garra... Então eu acho que isso vem com mais prazer, se a gente fica parado sem fazer nada em casa só com dinheiro entrando, dinheiro entrando, você acaba fazendo uma besteira... Então trabalhar eu acho que é a melhor opção.
(Entrevistado 29)

Há também, muito presente, a questão do trabalho como um hábito “quase de nascença”, além de uma ideia pejorativa de ócio:

Eu acho que sim. Porque eu nasci praticamente trabalhando. Já é um hábito central. Eu ia fazer qualquer coisa, eu não posso ficar parado.(Entrevistado 8)
Trabalharia, porque é um tédio ficar em casa sem fazer nada. Ta doido? Ainda mais a pessoa que tem saúde pra trabalhar, vai ficar parado pra quê? Mas não trabalharia aqui mais não. Ia trabalhar por conta própria, aqui não queria mais não. (Entrevistado 7)
Não deixaria não... porque a cabeça vazia, a cabeça parada não presta não. Você pensa muita besteira... já tive dia de eu ficar jogada no sofá e não levantar nem pra fazer comida pros meus filhos comer... Por isso que eu falo, foi uma necessidade, mas também foi um remédio. (Entrevistada 25)

Dentre os seis que afirmaram que não trabalhariam, destacam-se as respostas:

Não. Trabalhar pra quê? Se já tenho dinheiro pra que trabalhar? Ninguém trabalharia. (Entrevistado 5)
Se eu não precisasse me sustentar ou alguém me sustentar, eu não trabalharia. Eu faria qualquer outra coisa ou então algo que eu gostasse pra passar o tempo, para não deixar a minha mente parada. (Entrevistada 11)

Como será o amanhã para os rodoviários?

Como vemos, existe uma percepção ambígua com relação à tendência crescente para a redução no número de postos de trabalho. A automação no sistema de transporte público coletivo, que vem ocorrendo em diversas cidades brasileiras, está provocando um processo

de demissão em massa, visto que um expressivo contingente de cobradores e motoristas está sendo dispensada do trabalho.

Conforme estudo de Leônidas e Teixeira,

O processo de automação torna-se cada vez mais irreversível, como pode se constatar pela multiplicação de capitais e municípios com sistemas em fase de implantação ou já operando plenamente. A capacidade dos sindicatos de manter os empregados tende a declinar, na medida em que a redução dos custos se tornar vital para os empresários por necessidades impostas pelo acirramento da concorrência no setor, queda de lucratividade, e de passageiros transportados, como se verifica nas grandes capitais brasileiras. Hoje se assiste a uma corrida cada vez mais intensa, visando a substituição do modelo de arrecadação tarifária em seus sistemas de transporte público, cuja base está estruturada na figura do cobrador, por um modelo automatizado de cobrança tarifária [...]. Em pleno aprofundamento, o processo de substituição do modelo de arrecadação tarifária, *na maioria dos casos, tende a produzir elevado desemprego nesta atividade, a despeito de propaladas garantias dadas pelos gestores destes sistemas, quanto ao emprego daqueles trabalhadores afetados* (2005, p.705, ênfase nossa).

A demissão dos cobradores representou uma redução de custos de aproximadamente 20% no valor das tarifas, todavia este repasse nunca foi repassado. Os autores acrescentam que “a redução de custos para o usuário dependerá do poder de barganha que tiverem na fixação das tarifas no momento” (idem, p.704).

Enquanto na cidade do Rio de Janeiro a extinção da função de cobrador ainda ocorre lenta e gradativamente, as empresas de ônibus da cidade de São Paulo anunciaram, em junho de 2011, o fim dos cobradores de ônibus a partir de 2012. Leônidas e Teixeira já haviam comentado em seu artigo que

Um decreto municipal da cidade de São Paulo cita claramente a extinção da função de cobrador em um futuro breve e um possível remanejamento, em condições mínimas, dos mesmos para outras funções no sistema, ao passo que a lei de Campinas parece bem mais protecionista e prevê a manutenção do cobrador no sistema, garantindo, explicitamente, que o posto de trabalho não será extinto (2005, p.707).

O presidente da NTU afirma que os cobradores representam 9% dos custos do transporte e que, atualmente, há ao menos 12 cidades do país, incluindo duas capitais (Goiânia e Palmas), sem cobrador. Fora do Brasil isso é mais comum. "Houve momentos em que a figura do cobrador foi extremamente necessária. Hoje, além do impacto no custo, a velocidade de embarque é maior com os pagamentos fora do ônibus". Mas acrescenta que isso “só é possível, claro, se houver pontos de venda antecipada da passagem bem distribuídos”.

Outro fator relevante na questão do desemprego na categoria dos rodoviários é o fato de que, em decorrência da sofisticação cada vez maior do maquinário a ser implementado, as funções de fiscal e despachante também se encontram ameaçadas e, embora essas funções em comparação com os cobradores empreguem um número muito mais reduzido de trabalhadores, não deixam de aumentar a gravidade da situação.

É possível observar, portanto que, à medida que a técnica evolui, reduz-se a probabilidade de manutenção dos postos de trabalho. Por outro lado,

Os benefícios que a nova tecnologia irá trazer, inclusive do ponto de vista da melhoria da qualidade do serviço para a população, e das necessidades impostas pela própria integração do sistema de transporte, deverão, certamente, produzir redução de custos tarifários para as empresas e/ou usuários ou ampliação das receitas das empresas de transporte. Não é certo, porém, de que esses ganhos sejam utilizados para reduzir a tarifa, deixando-a mais barata para a população usuária, e nem se traduza em investimentos nos setor (Leônidas e Teixeira, 2005, p.708).

Há aqueles que defendem a manutenção da função de cobrador, como forma de combater o desemprego, e argumentam que a sua função não se reduz a cobrar passagens, citando uma gama de tarefas, como por exemplo, relacionar-se com os passageiros, auxiliando-os, assim como ajudar o motorista. Tais atividades não seriam passíveis de substituição pela automatização. No entanto, há uma pergunta: serão estas atividades indispensáveis para se manter a função de cobrador?

A extinção dos cobradores de ônibus corresponde a mais uma das manifestações do que vem ocorrendo com o mundo do trabalho em geral, estando intrinsecamente ligada à problemática da sua centralidade. Trata-se de uma amostra significativa desse processo mais geral e, nesse sentido, as questões lançadas pelos próprios sujeitos analisados – os cobradores – se relacionam a esse debate. O desemprego dos cobradores configura-se como uma das múltiplas faces assumidas pela crise do mundo do trabalho na sociedade capitalista, em decorrência da automação e de outros processos que atingem tanto o setor da indústria, como também o de serviços. Isso nos leva à indagação: para onde vão os trabalhadores agora que o mundo do trabalho nos serviços – antes responsável por absorver os trabalhadores expulsos do mundo da produção – já demonstrou claramente que também está sendo afetado pelas transformações tecnológicas?

Outro questionamento surge a partir deste: deve-se lutar para manter o emprego de cobrador, mesmo este não sendo mais necessário do ponto de vista das inovações tecnológicas? Ou a luta poderia ser na direção da construção de uma nova sociedade em que, não sendo mais necessários cobradores, fiscais e despachantes estes poderiam estar “livres” para o exercício de outra função ou profissão necessária ao bem estar da sociedade? Nesse sentido, assim como os demais empregos, todos teriam um tempo maior para o lazer, o convívio familiar e o desenvolvimento de outras habilidades.

Não obstante as transformações ocorridas em consequência do uso que o capital faz da ciência, é muito antigo o sonho dos homens com uma terra onde não seja mais necessário trabalhar. A substituição dos homens pelas máquinas já era algo previsto por Hegel e ansiado por Aristóteles. Chauí (1999) descreve o sonho de Aristóteles como sendo a nossa realidade: que fusos e rocas fiassem e tecessem sozinhos e que os utensílios por si mesmos realizassem as tarefas, sem que para isso fossem necessários escravos. Segundo Albornoz, “a servidão do trabalho sem sentido” torna-se um mecanismo que impede o desenvolvimento dos indivíduos como “seres políticos e pensantes”, sendo a realização de um “trabalho de oito horas, mesmo quando quatro horas seriam mais do que suficientes para manter a produção de alimentos e produtos de necessidade real para a sobrevivência, tem o sentido de manter as inércias de um sistema que se auto-reproduz quase insensivelmente” (1997, p.75).

Olhando a nossa realidade, deparamo-nos com o fato de que todo esse aparato tecnológico, ao invés de representar a libertação dos homens do trabalho alienado, em muitos casos, configura-se como uma alienação ainda maior. Esta se manifesta não somente

em relação à inatividade forçada, como também no que se refere à manutenção da exploração ou mesmo, convertendo-se em uma exploração ainda maior – como se revela a realidade de vida da maioria da população, inclusive dos cobradores e motoristas. A análise que realizamos, portanto, procurou mostrar os limites da tecnologia como potência libertadora, uma vez que o grupo que aqui foi estudado é mais uma demonstração de que a tecnologia, de modo geral, não contribui para a liberação de novos horizontes. Muito pelo contrário, o desaparecimento da função de cobrador de ônibus corresponde a mais um elemento que reforça o quadro de dissolução do mundo do trabalho.

Segundo Menegat (2006), a crise atual representa o fim de um mundo, que por sua vez carrega as possibilidades de construção de uma outra realidade social. No entanto, vivemos apenas a dissolução de uma forma social, sendo um dos maiores erros da nossa sociedade considerar o capital um problema de corrupção moral e acreditar na possibilidade de reformar essa sociedade. O problema do capital é a lógica social, na qual nos relacionamos como mercadorias: através delas e nos equiparando a elas.

Configurando-se o trabalho como uma atividade realizada, em muitos casos, apenas com a finalidade de se obter um salário, sem que exista, para a maior parte da população, uma identificação ou sensação de satisfação, seria o caso de se pensar em qual sentido teria a sua ampliação para todos os indivíduos. Por que não nos dispormos a pensar e planejar – e inventar e reinventar, como na poesia de Cecília Meireles – outras atividades para as quais poderíamos nos dedicar, dando assim outros significados para as nossas próprias vidas?

Por conseguinte, uma vez que já se tornou possível produzir mais trabalhando menos, os novos objetivos das lutas sociais e políticas poderiam ser direcionados à realização de uma produção, de fato, voltada para as necessidades humanas, assim como a uma distribuição mais equitativa dos frutos dessa nova forma de produção e do tempo livre por ela proporcionado, entendendo, evidentemente, que esse movimento em direção à liberação do mundo do trabalho enquanto atividade central de nossas vidas requer a superação da própria lógica capitalista.

“A vida só é possível reinventada.”
Cecília Meireles

REFERÊNCIAS

ALBORNOZ, Suzana. **O que é trabalho**. Editora Brasiliense S.A., São Paulo, 1997 – 2ª reimpressão.

CELEGUIM, Cristiane R. J.; ROESLER, Heloísa M. K. N. **A invisibilidade social no âmbito do trabalho**. In: Revista Científica da Faculdade das Américas. Ano III – número 1 – 1º semestre de 2009.

CHAUÍ, Marilene. **Introdução**. In: LAFARGUE, Paul. “O direito à preguiça”. São Paulo: Hucitec; UNESP, 1999.

COSTA, Fernando B. da, **Moisés e Nilce**: retratos biográficos de dois garis. Um estudo de psicologia social a partir de observação participante e entrevistas. Tese apresentada ao Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2008.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Global, 1988.

GORZ, André. **Adeus ao proletariado**: para além do socialismo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

_____. **Misérias do presente, riquezas do possível**. São Paulo: Annablume, 2004.

LEÔNIDAS, Mauro; TEIXEIRA, Regina C. F. **Visão geral do emprego e desemprego no setor de Transportes no Brasil**. 2005. Disponível em:

http://www.aedb.br/seget/artigos05/313_SETOR%20DE%20TRANSPORTES%20NO%20BRASIL.pdf. Acesso em: 10 out. 2011.

MENEGAT, Marildo. **O olho da barbárie**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2006.

OFFE, Claus. **Trabalho**: a categoria sociológica chave? In: OFFE, Claus. “Capitalismo desorganizado”. São Paulo: Editora Brasiliense, 1995.

RUSSELL, Bertrand. **O elogio ao ócio**. Rio de Janeiro: Sextante, 2002.