

SALVE-SE QUEM PUDER! UMA ANÁLISE DAS RELAÇÕES ENTRE PASSAGEIROS E MOTORISTAS NO ÔNIBUS URBANO

SAVE YOURSELF! AN ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN PASSENGERS AND DRIVERS INSIDE A CITY BUS

*Luísa Surerus Junqueira de Oliveira**

Cite este artigo: OLIVEIRA, L. S. J. Salve-se quem puder! Uma análise das relações entre passageiros e motoristas no ônibus urbano. **Revista Habitus:** Revista da Graduação em Ciências Sociais do IFCS/UFRJ, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 90 – 103. 2018. Semestral. Disponível em: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/habitus>>. Acesso em: março, 2019.

Resumo: Baseado em uma observação participante vivenciada dentro de ônibus urbanos no Rio de Janeiro, pretendo analisar as relações que se estabelecem entre os motoristas dos ônibus e os passageiros, buscando identificar se há tentativas de se posicionarem como superiores ou inferiores dentro do ônibus. Obras de Roberto DaMatta (2010), Gilberto Velho (1994), Howard S. Becker (2009) e Max Gluckman (1986) foram fundamentais como base de minha reflexão.

Palavras-chave: ônibus urbano; Rio de Janeiro; motoristas de ônibus; passageiros de ônibus.

Abstract: Based on participant observation inside buses in the city of Rio de Janeiro, I intend to analyze the relations established among the bus drivers and the passengers, with special emphasis on the attempts to position themselves as superior or inferior inside the bus. Authors like Roberto DaMatta (2010), Gilberto Velho (1994), Howard S. Becker (2009) and Max Gluckman (1986) were fundamental for my reflection.

Keywords: city bus; Rio de Janeiro; bus drivers; bus passengers.

A realização deste trabalho veio da riqueza de significados que pude observar pelo período de quatro meses dentro de um dos transportes mais utilizados pelo carioca, o ônibus urbano. No primeiro semestre de 2013, a observação participante no campo possibilitou que eu sistematizasse um material que narra parte significativa do cotidiano do carioca, visto que passamos grande parte do nosso tempo nos transportes, seja ele carro, ônibus, moto, entre outros. [1]

Durante este período pude presenciar diversas situações, sendo selecionadas para este artigo apenas aquelas em que os protagonistas dos acontecimentos eram os motoristas dos ônibus e os passageiros. A partir desta triagem, pretendo analisar a coexistência entre esses dois atores dentro deste espaço – ônibus, a partir da ideia de sistema de hierarquização. Seria esta uma convivência igualitária, sendo assim a relação entre esses atores neutra e horizontal ou existe uma hierarquização? Ou, a depender do contexto vivido por eles, há uma alternância nesta hierarquia?

Por almejar trabalhar com questões sociais que emergem em nosso cotidiano urbano e que acabam por revelar valores em conflito, optei por ter como referencial teórico obras de Roberto DaMatta (2010), Gilberto Velho (1994), Howard S. Becker (2009) e Max Gluckman (1986).

1. Salve-se quem puder!

Embarco e desembarco do ônibus, território deste estudo, com objetivo de chegar a algum lugar - seja na universidade, no trabalho, no retorno para casa, em um local de lazer. Essa rotina não era para causar mais nenhum tipo de estranhamento, mas causa. Percebo no interior dos transportes públicos cariocas valores e características que dizem muito da sociedade em que vivemos.

A priori é necessário delinear alguns conceitos que serão importantes para esta reflexão. Entende-se como ônibus urbano: “transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos” [2] em função das complexas atividades desenvolvidas na cidade. Sendo que o

sistema de transporte coletivo por ônibus predomina no atendimento de grandes massas por possuir grande flexibilidade para conexão de pontos de origem e destino, custos baixos de implantação e oferta adaptável a incrementos na demanda (ARAÚJO, OLIVEIRA, JESUS et al., 2011).

Os motoristas de ônibus urbanos são aqueles que

conduzem e vistoriam ônibus e trólebus de transporte coletivo de passageiros urbanos, metropolitanos e ônibus rodoviários de longas distâncias; verificam itinerários de viagens; controlam o embarque e desembarque de passageiros e os orientam quanto às tarifas, itinerários, pontos de embarque e desembarque e procedimentos no interior do veículo. [E] executam procedimentos para garantir segurança e o conforto dos passageiros (...) (MINISTÉRIO DO TRABALHO, 2017) [3].

Sendo os passageiros “Aquele que é transportado em qualquer veículo terrestre, marítimo ou aéreo; viajante, viajor” [4], e que se sujeita ao transporte coletivo imbuído de expectativas no que tange aos seus interesses para o deslocamento.

Lembrando que, neste espaço, o grande fluxo de pessoas que desejam chegar sãs e salvas a um

destino possuem diferentes interesses e demandas, logo este se mostra como lugar suscetível ao conflito.

todas as vezes em que, a pé ou de carro, ônibus, bicicleta, táxi, carroça, motocicleta ou caminhão, *saimos* do espaço de nossas moradas para *dar duro, pegar no batente, trabalhar, resolver e ver* alguma coisa na rua – essa esfera que, no Brasil, é concebida como sendo feita de luta, durezas, sofrimentos e de combate (DAMATTA, 2010).

Elisabeth Von Der Weid (1994), em seu artigo *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*, afirma que a primeira cidade da América do Sul a organizar um serviço de transportes coletivos sobre trilhos foi o Rio de Janeiro. Os primeiros bondes começaram a circular em 1859, inaugurados oficialmente pelo Imperador. Durante sua implementação, nas décadas de 1860, 70, 80 e 90, o bonde sofreu inúmeras transformações, passou a ser elétrico e teve seu trajeto por diversos momentos reduzido/ampliado.

DaMatta (2010) faz uma retrospectiva muito interessante do surgimento do meio de locomoção grupal ao mencionar o bonde como

o primeiro e talvez o mais adequado e bem-sucedido meio de transporte urbano e coletivo no Brasil. [...] aberto lateralmente, não tendo corredores internos entre os bancos dos passageiros [...] o bonde se ajustava ecológica e socialmente. (...) [Possibilitava] uma interação constante entre os condutores e os passageiros que estavam sentados ou decidiam viajar no estribo [...]. Gilberto Freyre está correto quando observa o bonde como instrumento de democratização, no sentido de promover o encontro e a intimidade física, absolutamente igualitária, entre pessoas conscientes de seu posicionamento social, mas obrigadas a sentar-se lado a lado.

A evolução do sistema de transportes permite que as diversas regiões se conectem e tornem possível não só o fluxo de pessoas, mas também o de mercadorias e ideias. Com o crescimento dos centros urbanos, o transporte individual não consegue suprir a urgência do trânsito rápido e regular, o que torna a opção pelo transporte de massa mais atrativa. Desta forma, de acordo com DaMatta (2010), o bonde surge enquanto um espaço que possibilita uma maior aproximação no convívio entre as classes sociais nas vias da cidade.

Com o desenvolvimento tecnológico, o bonde foi majoritariamente substituído pelo transporte a combustível, o ônibus como conhecemos atualmente configurando como um dos transportes mais utilizados pelos brasileiros [5] devido a seu custo e eficácia quando se calcula tempo/rota/gasto, principalmente quando comparado aos carros.

É importante ressaltar que a modernização deste transporte não é diretamente proporcional a uma transformação das relações sociais que nele se estabelecem. São esferas diferentes, mesmo que pertencentes a uma mesma sociedade. O desvincular-se das tradições, dos hábitos, é algo muito mais complexo. Embora haja maior convivência entre as classes e que seja um transporte de massa, ainda assim é possível perceber hábitos anteriores ao surgimento deste território, teoricamente, neutro. É possível notar, por exemplo, a inevitabilidade de nos estabelecermos em relação ao outro, como superiores ou inferiores. Seja relacionado ao conhecimento de determinado assunto, à posse de algum

objeto ou ao realizar algum tipo de atividade vista como mais privilegiada. Independentemente de estarmos no campo das ideias ou no campo material, temos a necessidade de nos classificar como acima ou abaixo de alguém e esta constatação se dá de forma tal que, a partir deste diagnóstico, consolidamos junto à classificação quem está com o controle da situação e o que assumirá a posição de subordinado. Essas considerações são importantes para minha análise, pois vou transcrever uma série de acontecimentos que presenciei e que elucidam a existência deste hábito nos nossos deslocamentos cotidianos.

Uma das cenas que mais me chamaram a atenção ocorreu no ponto de ônibus em frente à Estação Leopoldina, no bairro da Praça da Bandeira. Enquanto o ônibus estava parado, um menino com mais ou menos 14 anos de idade entrou sorratamente desviando dos passageiros que estavam descendo pela porta de trás (porta de desembarque) e se sentou no último banco do veículo. Na mesma hora, o motorista o viu e, ainda sentado em seu banco, olhando apenas pelo retrovisor de dentro do veículo, esbravejou, exigindo que ele saísse. O garoto, em meio à confusão dos gritos do motorista e das pessoas desembarcando, permaneceu sentado, calado e olhando pela janela. Esta reação foi vista pelo condutor como uma afronta. Este, entendendo que estava sendo ignorado, pegou um pé de cabra que mantinha ao lado esquerdo, embaixo do seu banco e levantou-se de tal modo que parecia que ia pular a roleta e ir até o rapaz em um salto e disse “no meu ônibus, não”. Por fim, antes que o motorista pulasse de fato a roleta, o menino saiu às pressas pela mesma porta por onde entrou e o condutor finalizou: “Com eles não pode dar bofeira não. Se ele fosse aqui na frente pra me pedir, eu poderia até deixar ele subir, mas desse jeito não entra no meu carro não”.

Este cenário mostra como temos a necessidade de nos afirmarmos enquanto superiores ou aceitarmos a inferioridade, mesmo que haja diversas interpretações. Dentro de um grupo social há aqueles que criam as regras com o objetivo de manter o controle e os que trabalham para sua manutenção e legitimação. Para poder usufruir do transporte público, devemos pagar um valor x , regra imposta e calculada pelo Estado junto às empresas de ônibus que possuem o consórcio. A fiscalização sobre a cobrança é realizada por meio de mecanismos como a roleta e o sistema de vigilância dentro dos ônibus (câmeras instaladas em locais estratégicos).

Quando o menino entra sem pagar a tarifa e tenta permanecer no transporte, ele coloca em jogo a sua superioridade no que tange aos outros respeitarem sua decisão. Ao passo que no trecho da fala do motorista “no meu carro, não” é possível notar que considera a posse de um veículo coletivo ou o reconhecimento daquele espaço como território dele. Como afirma Becker (1977) em seu livro *Uma teoria da ação coletiva*, “a pessoa que quebra as regras pode sentir que seus juízes são [os] desviantes” ou seja, por mais que se trate de um transporte coletivo, em meio à possível ameaça de um passageiro que entrou sem pagar, o condutor assume individualmente uma posição de justiça diante dos demais, que embarcaram e pagaram, justificando sua reação. Para o rapaz, a situação pode ser analisada por outra perspectiva visto ser este um transporte público e, conseqüentemente, direito de todos os cidadãos, logo, sua permanência deveria ser aceita mesmo sem pagar pelo valor exigido no transporte, o que fundamentaria sua ação.

De fato, não deveria existir um dono neste ambiente no sentido de ter que defender seu

espaço, sua propriedade, alguém que tenha que se sujeitar a situações de risco em defesa de um bem que, teoricamente, é de uso coletivo, já que a proposta deste meio de locomoção é a de viabilizar um ambiente para todos [6]. Mas nessa relação de posse com este transporte, pude observar em diversas outras situações - valeria aqui um estudo dentro das empresas de ônibus para entender como são estabelecidas as diretrizes de comportamento do funcionário em seu ambiente de trabalho e quais punições são aplicadas quando esse é deteriorado ou notam o deslocamento de passageiros que não pagaram. Os motoristas não decidem diretamente sobre a forma de cobrança ou o valor desta, apesar deste número ser composto por uma série de fatores dentre eles seu salário, assim, superficialmente é possível prever que se não há uma atenção nas cobranças das passagens, ele também pode se prejudicar, mas não esmiuçarei esta hipótese levantada pois mereceria uma maior análise sobre os direitos dos cidadãos e as políticas públicas do Estado do Rio de Janeiro, que não são o foco deste artigo. O que nos importa nesta situação que illustrei acima é que a relação entre motoristas e passageiros é marcada pela superioridade do primeiro para com o segundo.

Há uma flexibilização, porém, quanto à manutenção desta regra (cobrança) e às posições na hierarquia. Como afirma Gluckman (1986), em sua análise sobre a Zululândia moderna, “de acordo com os interesses, valores e motivos que determinam seu comportamento em diferentes circunstâncias, o indivíduo modifica sua participação”. Como quando um motorista [7] não uniformizado entra no ônibus com sacolas de supermercado (assumindo, assim, o papel de passageiro), sem pagar a passagem e o motorista não reage de forma negativa. Não é possível afirmar em sua totalidade que este estava apenas como passageiro, mas o fato de ter descido longe do ponto final dos ônibus, os assuntos conversados e os trajés corroboram para a hipótese de não estar a trabalho. Além de outras atitudes dignas de questionamento como o fato de ter permanecido na escada de embarque, atrapalhando os que desejavam entrar no transporte e de ter conversado durante todo o trajeto com seu colega de trabalho, algo que, além de proibido [8], desviou a atenção do motorista que não percebeu quando acionado o aviso sonoro por outro passageiro que queria descer na próxima parada.

Em outra viagem, presenciei cena parecida, com um passageiro que entrou pela porta de trás acompanhado por mais duas pessoas, uma adolescente e uma mulher que aparentava ter em torno de cinquenta anos. Nenhum deles pagou a passagem. Após um tempo de viagem, o trocador começou a conversar com ele e, entre outras coisas, perguntou quando ia voltar a pilotar [9], dando a entender que este também é (ou era) motorista, mas que naquele momento não estava trabalhando.

Em ambos os relatos, há uma superioridade dos condutores para com os passageiros quanto ao decidir quem vai ou não subir pela porta da frente ou pela porta de trás [10] ou quem vai ou não pagar a passagem. Mas será que ao retirarem o uniforme os motoristas simultaneamente abandonam seu papel na hierarquia deste território? Os quatro meses de campo me mostraram que os motoristas têm um papel de destaque nas relações que acontecem dentro do ônibus, estando uniformizados ou não. Enquanto passageiros, se distinguem dos demais e, de certa maneira, impõem respeito. A forma como embarcam, se sentam e/ou se posicionam no ônibus, a conversa com os colegas de profissão são ações que demonstram claramente que eles não são apenas mais uns transeuntes a circular naquele espaço [11].

Certa vez, voltando da universidade, o motorista parou no ponto de ônibus para pegar uma pessoa que não fez o sinal solicitando a parada. Este entrou no ônibus falando “E aí, tá largando? Vou começar agora”, ou seja, era um colega de trabalho não uniformizado. Enquanto eles conversavam, outros passageiros tentavam desembarcar, mas o motorista não abria a porta traseira. Após um tempo, este começou a acelerar lentamente até que um dos passageiros, cansado de pedir para que a porta traseira fosse aberta, acionou o sinal. Só após o aviso sonoro ser tocado é que o condutor parou, abriu para o desembarque e disse: “Essa cordinha aí na frente de vocês não é enfeite, não, é para puxar mesmo pra me avisar quando precisa ou não de abrir a porta traseira. Sem sinal eu não abro, cês têm que aprender isso”. Ao lado dele, em pé na escada da porta dianteira, estava o colega que embarcou na parada em que a confusão começou. Ele não esboçou nenhuma palavra ou reação, só quando tudo terminou e o ônibus seguiu que balbuciou algo com gestos de concordância para com a atitude do colega.

Roberto DaMatta (1997), em seu livro *Carnavais, malandros e heróis*, aborda a inversão da realidade através de uma fantasia de carnaval, que aqui identifico com o uso do uniforme pelo condutor. Sem a vestimenta, apesar de reafirmar o laço com seus colegas de trabalho, não ditam totalmente as regras, não se impõem como quando uniformizados para com os demais, como vimos no exemplo anterior dos passageiros que queriam desembarcar e que o colega, apesar de concordar, não se pronunciou durante o conflito. A desigualdade entre eles é pequena, no entanto, no que se refere à decisão das ações dentro do veículo, o uniforme carrega um maior significado de poder dentro do ônibus.

Essa diferença entre pertencentes de um mesmo grupo não é o suficiente para enfraquecer a coesão entre eles. Quando vivenciamos um enfrentamento entre passageiros e motoristas, uniformizados, dirigindo o transporte coletivo, já é notório seu poder de coerção (como no caso do garoto que quis embarcar na Estação Leopoldina), mas quando está associado a mais colegas, esse poder é potencializado.

Norbert Elias e John L. Scotson (2000) no livro *Os Estabelecidos e os outsiders*, ao descreverem sobre a formação das relações de vizinhança demonstram que o grupo dos

aldeões formavam, em muito maior grau, um grupo relativamente fechado. Tinham desenvolvido tradições e padrões próprios. Quem não cumpria essas normas era excluído como sendo de qualidade inferior. (...) E entraram na luta contra os intrusos usando todas as armas características de que dispõem as comunidades bem estabelecidas e razoavelmente unidas, em suas relações com os grupos de recém-chegados que, por uma razão ou por outra, não se adaptam a suas normas e tradições e (...) ameaçam seu status e sua identidade comunitários.

É o grupo dos motoristas que permite ou não a permanência, local de embarque e desembarque dos passageiros. Grande parte do desequilíbrio entre os grupos está relacionada às características destes: os condutores pertencem a um coletivo com maior coesão e conhecimento do território; e os passageiros formam um conjunto heterogêneo, transitório e disperso, que só em momentos pontuais têm o potencial de consolidar uma união, mas que também não é garantido que seu desejo se realizará.

Ao conversar com um passageiro no ponto de ônibus, enquanto aguardávamos, este associou o embarque com uma luta, ao afirmar que “se você não se joga pra capturar ele no laço ele não para, não” [12]. Ao fazermos o sinal de que queremos nos deslocar com aquele ônibus que está chegando ao ponto (esticar o braço e olhar para o veículo), a expectativa é a de que este pare e que se possa embarcar com tranquilidade, mas nem sempre isso acontece. O mesmo passageiro que me falou sobre a necessidade da luta, disse ter uma teoria do porquê ser assim: “Esse ponto é ruim de sair depois, [referindo-se a localização do ponto na avenida movimentada], demora muito pra conseguir um espaço [para estacionar o ônibus] e geral subir. Não é vantajoso pra ele que cumpre horário” parar para os passageiros embarcarem. As pessoas que trabalham em linhas de ônibus, assim como em qualquer outra empresa, têm horários a cumprir, mas estas com um fator específico que é o trânsito, algo imprevisível e por si só já muito estressante. Este somado às demandas da empresa, tornam motoristas menos pacientes na espera do deslocamento dos passageiros para embarque e desembarque.

Além da tensão vivida pelos passageiros enquanto aguardam e, ao ver o ônibus desejado, solicitam que o motorista pare no ponto, há também a dúvida de onde este irá estacionar. Os pontos não são bem delimitados em termos espaciais. Além disso, não existe uma divisão por linhas e espaços, sem contar os muitos outros passageiros querendo embarcar em outros tantos transportes. Isso, somado à pressão dos superiores vivida pelos motoristas, possibilita que o ônibus pare no final do ponto ou no meio da rua nos espaços entre outros ônibus que estão próximos à calçada. Neste momento o que resta é correr, junto com outros passageiros que também querem o mesmo que eu e torcer para que o ônibus esteja lá quando chegarmos. Tem-se então mais uma exemplificação da inferioridade nesta relação entre passageiros-motoristas, se não formos até o ônibus, raras são as vezes em que eles vêm até nós, mesmo sendo a posição a correta para embarque e desembarque de passageiros.

Este tipo de situação que utilizei como exemplo no parágrafo anterior ocorre com frequência, pela questão da alta velocidade, que

evidencia um lado mais típico de nossa conduta pública, o familiar *pé na tábua* – sinalizador do desejo individual e do acelerador, que representa tanto a pressa (parte do mundo moderno) quanto à impaciência ao ter o caminho eventualmente obstruído por uma multidão de desconhecidos, denominados por nós como os *outros* [13], que não classificamos como iguais e que são sempre tomados como obstáculos ao nosso trajeto” (DAMATTA, 2010).

A ansiedade de ultrapassá-los logo para ter o caminho livre se dá seja pela necessidade de ultrapassar os vistos como mais lentos ou desconhecidos, seja devido ao cumprir prazos.

Na qualidade de pedestres e de ciclistas, os usuários do espaço público sentem-se agredidos, inferiorizados e subordinados à lógica selvagem e agressiva do trânsito. Tal lógica se manifesta de força bruta, no poder da velocidade (inclusive quando elas obrigam a fugir ou *correr*), no valor, no prestígio e no tamanho dos veículos que, na mentalidade dos brasileiros em geral [...] são verdadeiros *donos* (ou *patrões*) do trânsito” (DAMATTA, 2010).

O sinal de trânsito também é visto como um possível fator de atraso na viagem [14], caso o peguemos fechado. Por isso, quando está próximo ao ponto de ônibus, para que não ocorra um atraso, os condutores optam por parar depois do semáforo. O embarque e o desembarque já tornam mais lento o percurso, ter que ainda aguardar a liberação do sinal de trânsito prejudica ainda mais o tempo do seu percurso, mesmo que para isso tenha que estacionar fora dos limites do ponto de ônibus e longe dos passageiros.

Após embarcar no ônibus, nós, passageiros, deparamo-nos com outro mundo de desafios, como o de conseguir subir as escadas, passar na roleta, caminhar ao longo do ônibus, até finalmente acharmos um local seguro para nos sentar (quando há). Isso ocorre porque os condutores, diante da necessidade de cumprirem seus horários e não pegarem trânsito, arrancam com o ônibus de forma desesperadora para alcançar logo o próximo ponto, e o próximo, e o próximo e assim por diante.

O tempo torna-se então um dos fatores que mais influenciam na qualidade do serviço prestado pelos motoristas. Cada empresa estabelece o tempo necessário para percorrer o trajeto das linhas com que trabalha, então os motoristas sabem o valor ideal e com isso calculam quantas viagens conseguem executar no seu dia de trabalho. No circuito, existem fiscais da própria empresa que anotam a hora que cada condutor passou no ponto em que se encontram. Se o motorista consegue fechar o trajeto no tempo certo e tiver sorte com os passageiros e o trânsito, consegue dobrar e com isso ganhar mais pela sua diária trabalhada [15]. Isso faz com que os condutores sejam estimulados a serem mais ágeis, o que pode ocasionar imprudências e insatisfação, insegurança, entre outros sentimentos negativos por parte dos passageiros.

Testemunhei uma vez o embarque de uma senhora que caiu antes de alcançar a roleta com o arrancar do ônibus. Esse ocorrido causou um transtorno maior do que se o motorista tivesse aguardado com a condução [16] parada até que ela se sentasse. O ônibus parou de circular, teve que esperar a ambulância chegar e dar a confirmação de que não havia ocorrido nada de grave com a senhora. Ela teve que assinar um termo à empresa de transportes coletivos, obedecendo à burocracia implementada, afirmando estar bem. Todos os passageiros tiveram de ser remanejados para outro veículo e o condutor teve de ficar esperando até que todo o processo se concluísse.

Mas não é só a imprudência ao arrancar para seguir a viagem até o próximo ponto de forma rápida. Uma vez, saindo da universidade, por volta de 23h, o condutor do ônibus em que eu estava, ao parar em um sinal, ficou rente a outro ônibus da mesma empresa. Conversaram e decidiram, já que as ruas estavam praticamente vazias, agilizar o retorno para a garagem. Apostaram quem chegaria mais rápido a um determinado lugar mais à frente. Durante todo o ocorrido os passageiros se entreolharam assustados, mas sem esboçar qualquer reação e o silêncio permaneceu até o meu desembarque.

O desembarque também se torna motivo de reflexão quando o grau de relação entre motoristas e passageiros ou bairro/local em que se encontram ou apenas por gentileza ou falta dela, interferem na decisão dos motoristas sobre onde estacionar o ônibus. Solicitar ao motorista que pare fora do local demarcado como ponto do ônibus ou quando por escolha o condutor decide parar fora deste espaço pré-delimitado é errado, inclusive há avisos no ônibus que nos informam sobre essa proibição. Mas ambas as situações ocorrem, frustrando ou atendendo às expectativas de quem a

solicita. Normalmente, quando passageiros desejam descer em um local diferente ao ponto estabelecido, pedem “uma moral para o piloto”. Já os motoristas, quando não querem parar em algum ponto ou preferem parar em um outro local, gritam lá da frente para os passageiros atrás e se ninguém se manifestar, o entendimento é de concordância com o que ele escolheu, o que é um problema quando lidamos, por exemplo, com uma cidade barulhenta e com muitos turistas.

Essa interação entre os passageiros, os pontos de ônibus e os motoristas é algo muito complexo. O simples fato de existirem alguns condutores que param fora dos pontos torna os que não param, para alguns dos passageiros, maus condutores (para não mencionar os adjetivos que escuto). Por diversas vezes, presenciei passageiros inconformados pelo simples fato de motoristas terem optado por seguir as regras e parar somente no ponto de ônibus destinado à sua linha. Assim como já pude ouvir conversas exaltadas após o desembarque de algum transeunte fora do local previsto, afirmando que estes que querem parar em um local específico deveriam ir de táxi e não ônibus, tornando ainda mais clara a não união no grupo de passageiros – reafirmando que essa classificação não é o suficiente para gerar uma solidariedade entre os pares.

Partindo do princípio de que a decisão sobre o posicionamento dos pontos de ônibus obedece a toda uma dinâmica do trânsito e da cidade como um todo, estes estão bem instalados e a necessidade, principalmente por parte dos passageiros, se enquadraria ao que DaMatta (1986) em seu livro *O que faz o Brasil, Brasil?* descreve como “jeitinho brasileiro”, em que há uma regra transgredida que aparentemente não causa grande prejuízo, visto que seria apenas uma rápida parada que não interfere na rota da viagem, apenas no tempo. A regra é clara, parar somente nos pontos devidamente demarcados, mas se o ônibus passa em frente ao local que desejo ir, por que não perguntar ao motorista? Imbuída do jeitinho brasileiro, característica intrínseca e até certo ponto realizada de forma automática, vou até bem próximo ao condutor e, de maneira pacífica, pergunto se seria possível uma rápida parada. Dessa forma, vamos resolvendo nossas questões, mesmo que desobedecendo às regras vigentes e nem sempre conciliando o interesse de todos. O foco maior é naquele que tem o poder de intervenção, no caso o condutor, afinal é ele quem realmente decide onde e quando irá parar.

Mas este é um hábito e quando a ação se torna um hábito, esta fica quase que impossível de ser revertida naturalmente ou por um *insight* no interior de cada um. Já vivi momentos em que fiquei nervosa quando outro passageiro desceu fora do ponto, mas também já solicitei essa “regalia”. Ao mesmo tempo em que o foco da bajulação são os motoristas quando almejamos algo, eles também são o foco da raiva quando não somos correspondidos. Ao mesmo tempo em que estes ocupam a posição de superiores nesse território e têm todas as vantagens, é também sobre eles que recai toda e qualquer expectativa e frustrações.

Como exemplo disso, tem-se a criação dos corredores BRS (Bus Rapid Service) no Centro do Rio, em Copacabana, Ipanema e Leblon, que buscam não só normatizar os pontos de ônibus, mas também uma distribuição destes de forma mais eficaz, tanto para os que usufruem quanto para os que estão ao redor. Apenas a criação não foi suficiente para que se seguissem as novas regras, foi necessária uma implementação de fiscais e radares eletrônicos para forçar não só os condutores a respeitarem os limites dos pontos de ônibus como também conscientizar a população da nova regra,

para não solicitarem o desembarque fora dos locais demarcados, dando um maior respaldo aos motoristas que querem seguir a norma.

Certa vez, por volta de 12h, na ida da universidade para o trabalho, havia vários estudantes dentro do ônibus fazendo algazarra, rindo, brincando e mexendo com quem passava na rua. Até que ao deram o sinal para descer e um pouco antes do ponto, enquanto estávamos parados no sinal, um motoboy começou a buzinar e chamou a atenção do condutor ao segurar parte de um assento do banco que pertencia ao ônibus. O motorista na mesma hora parou e o motoboy disse que um dos meninos havia lançado parte do assento na rua e que por sorte não havia machucado ninguém, inclusive o próprio motoboy, que teve que desviar do objeto. O condutor começou a questionar quem havia feito aquilo, pois alguém tinha que arcar com as consequências não só morais como também financeiras, se não quem ia ter que bancar seria ele. Como ninguém se propôs a falar, o condutor ameaçou dizendo que ninguém ia descer até que o culpado se entregasse. Depois deste anúncio, os meninos se levantaram, uns começaram a pular no ônibus, outros a ameaçar sair pela janela, mas todos falando que não iam delatar e que o motorista tinha que abrir a porta logo, pois estavam com fome. A bagunça foi tomando tal proporção que o motorista acabou por deixar todos irem para que não depredassem ainda mais o ônibus.

Howard S. Becker (1977), em suas análises sobre os desviantes (ou *outsiders*), fala que todos os grupos sociais possuem suas regras e os que as infringem são vistos como os desviantes. Desta forma, o desvio não se refere à qualidade do ato que a pessoa comete, mas a sua consequência perante o outro, ou seja, o ato do desvio depende de como as pessoas reagem a ele, depende da avaliação no processo de julgamento. No caso dos meninos, o que delatasse o autor do vandalismo seria o desviante e para o motorista o grupo era desviante na medida em que não acatou suas ordens enquanto superior. Logo, no momento em que, mesmo que não agregue a todos, há um grupo de passageiros mais coeso, a relação superior/inferior sofre fissuras ou mesmo se inverte. Não é sempre que vimos motoristas reagirem desta forma com os passageiros que fogem do comportamento habitual, assim como não é comum aos pertencentes ao grupo transitório a não obediência.

A probabilidade deste comportamento não se repetir em outros ambientes onde há um maior apreço ou regras mais rígidas é enorme. Um bordão muito utilizado é o de que “se fosse na casa dela não faria determinada coisa”, ou seja, em casa esses jovens não se comportam desta maneira, não arrancam o assento do sofá e o jogam pela janela. DaMatta (2010) analisa esta distinção de comportamento entre a casa e a rua:

O que se observa nos comportamentos adotados na *rua* é que eles são exato oposto daquilo que ocorre na *casa*, quando essas mesmas pessoas estão juntas dos seus amigos, servidores, parentes. As reações negativas são constantes quando focamos o modo pelo qual pedestres e condutores de veículos confrontam-se e medem-se no trânsito, engendrando aquilo que todos chamam e classificam como incivilidade e violência. Uma violência assustadora, mas tolerada e até mesmo esperada, que aflora na forma de um número infinito de gestos grosseiros e numa epidemia de acidentes cujo fundo tem ligação direta com um estilo específico de construir, ocupar e usar o espaço público, seja como pedestre ou como condutor [...], promovendo um conjunto de atitudes extremamente agressivas – típicas, aliás, do desempenho brasileiro nos espaços públicos”.

A interação que se dá na rua é vinculada ao desconhecido, ao receio do contato com o outro. A nossa “mentalidade hierárquica, que induz a graduar pessoas, objetos e espaços verticalmente ordenados – entre *superiores* e *inferiores* –” passa a conviver com a nossa idealização da igualdade de todos nos espaços públicos. Essa coabitação dentro do ônibus gera uma “combinação de igualdade coercitiva com hierarquia habitual e costumeira, [o que] produz esses surtos de *malcriação* e *agressividade* que tipificam o trânsito no Brasil” (DAMATTA, 2010).

Há, portanto, uma verticalização nas diversas esferas que coexistem neste transporte de massas, inclusive entre pertencentes de um mesmo grupo. O fato de este ato reunir “indivíduos de distintas categorias sociais para participar [...] de um evento específico” [17] (VELHO, 1994) não é o suficiente para garantir uma coesão de pensamentos e juízos de valores enquanto grupo. Como exemplifiquei com o rapaz que tentou entrar sem pedir a permissão e causou estranhamento e temor por parte dos demais passageiros ou como quando os motoristas não uniformizados respeitam as regras impostas pelo uniformizado.

2. Considerações finais

Ao final, quando optamos por nos deslocar de um local ao outro utilizando o ônibus urbano, “existe a necessidade de conformar-se a um grupo frequentemente percebido como *mal-educado* (...) [e que] estão sujeitos a atrasos e uma viagem sobre a qual não têm controle” (DAMATTA, 2010). Assim como “uma pessoa pode pertencer a inúmeros grupos que estão às vezes em oposição entre si ou unidos contra outro grupo. Como muitas relações e interesses podem interseccionar-se em uma pessoa” (GLUCKMAN, 1986). Ao sairmos de casa nos sujeitamos a uma vida intensa e muitas vezes de caos. Na rua, deparamos-nos com um tráfego desordenado não só de meios de transporte como os carros e os ônibus, mas também de pedestres, que por diversas vezes não respeitam a sinalização e muitas vezes invertem seus papéis.

A percepção que temos é a de que “a imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo” (DAMATTA, 2010). Talvez se houvesse um maior entendimento por parte dos passageiros da jornada e as metas a serem cumpridas por estes funcionários urbanos, o quão estressante pode ser a luta diária deles contra o relógio e com o trânsito, teríamos menos conflitos no ônibus. E se os motoristas fossem mais sensíveis às limitações de alguns passageiros e os vissem não apenas como clientes de um serviço precário, mas também como seres humanos, talvez não os colocassem em tantas situações de risco. Mas o contexto em que ambos se inserem é movido a tanta pressão (tempo, dinheiro, outros conflitos fora do ambiente ônibus) que quase não há espaço para um se sentir responsável pelo outro.

DaMatta (2010) aponta uma saída propondo uma mudança de hábitos, “esperando, cedendo a vez, aguardando plácida e confiantemente seu momento de trafegar e, acima de tudo, tomando conhecimento e calculando com tranquilidade a presença e o movimento do outro”. Mas, diante da dificuldade de negociar com o outro, como vamos nos despir desse hábito de nos posicionarmos enquanto superior ou inferior a alguém e deste individualismo que cada vez se mostra mais presente em nossa sociedade?

É preciso uma conscientização dos cidadãos enquanto pertencentes e ativos no funcionamento da cidade. No trânsito, torna-se necessária uma reeducação dos condutores e pedestres para se portarem não de maneira agressiva, mas sim cientes do seu espaço e do espaço do outro. E que se reavaliem as condições de trabalho dos condutores dos transportes de massa para que possam ser menos estressantes, para então almejarmos um melhor convívio nos deslocamentos. 🚗

NOTAS

* A autora, à época da submissão do artigo, cursava o 8º período do curso de Ciências Sociais, na Universidade Federal do Rio de Janeiro. E-mail: luisasurerus@yahoo.com.br.

[1] Notícia “Rio é a cidade onde moradores mais perdem tempo no trajeto casa-trabalho” disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/9/11/trajeto-casa-trabalho-leva-ao-menos-duas-horas-em-oito-capitais-diz-firjan.htm>> Acesso em: 11/9/2015.

[2] Esta definição é operacional e abrangente. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1720/definicao_transporte_borges.pdf> Acesso em: 1/3/2013.

[3] Definição estabelecida no site do Ministério do Trabalho, código 7824: Motoristas de ônibus urbanos, metropolitanos e rodoviários. Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>> Acesso em: 7/9/2015. É preciso ressaltar que também chamarei ao longo do trabalho o motorista de ônibus urbano de condutor ou piloto por serem termos utilizados no campo.

[4] Definição dada pelo Dicionário Michaelis. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/passageiro/>>. Acesso em: 2/3/2013.

[5] Notícia “Principal meio de locomoção dos brasileiros é andar de ônibus ou a pé”, disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/10/principal-meio-de-locomocao-dos-brasileiros-e-andar-de-onibus-ou-pe.html>> Acesso em: 14/10/2015.

[6] “Transporte público e coletivo é todo aquele meio de transporte que é proporcionado pelo poder público e que atende a todos os cidadãos, sem qualquer distinção de classe, gênero, cor, orientação sexual, procedência nacional ou outras formas de discriminação. O Estado tem obrigação de prestar esse serviço e é responsável por ele mesmo quando não o opera diretamente e utiliza a prestação de serviços de empresas privadas. É importante inserir o acesso ao transporte em uma lógica de direito básico: ele não é uma mercadoria, em seu serviço deve haver normas que respeitem a população, seu preço não pode variar de acordo com os interesses de um seletivo grupo de empresas, sejam estas estatais ou privadas, e, principalmente, ele não é um favor prestado à população e sim um direito que deve ser cotidianamente cobrado pela sociedade e aperfeiçoado pelo Estado.” (GUIA DE DIREITOS, 2013).

[7] Reconheci-o de outras viagens realizadas antes e depois do acontecimento.

[8] Dentro do ônibus existe uma placa acima do motorista que diz “Fale com o motorista somente o indispensável”, ou seja, apenas alguma dúvida que o passageiro tenha quanto ao percurso, possíveis problemas com o veículo, entre outras questões que sejam de extrema importância e que apenas o motorista possa solucionar ou auxiliar.

[9] Termo utilizado pelos condutores quando querem dizer “dirigir o ônibus”. O pilotar também está associado às dificuldades enfrentadas no trânsito e às exigências das empresas para com o motorista como, por exemplo, o tempo para percorrer o trajeto exigido pela linha de ônibus, para que possa fazer mais viagens em menos tempo.

[10] Outro exemplo é quando o passageiro está com malas ou sacolas ou qualquer questão que o impossibilite de entrar pela porta dianteira devido à catraca. Primeiramente, ele tem que ir até o motorista para lhe perguntar se é possível abrir a porta traseira para que ele possa embarcar.

[11] Já presenciei situações em que não havia bancos disponíveis e um colega de trabalho do motorista ocupava seu banco e parte do banco do outro para sentar de lado e conseguir manter o diálogo com o trocador, sendo este à distância. Ou então sobem 3 ou 4 e cada um se senta em um banco, ocupando-o todo, conversando alto e de tanto em tanto chamando o motorista para o assunto.

[12] Não como vemos no dicionário, seu sentido literal, mais relacionado à expressão popular de “luta diária”. Definição dada pelo Dicionário Michaelis: “Competição em que dois indivíduos desarmados se enfrentam, corpo a corpo, procurando derrubar um ao outro utilizando golpes que respeitem, rigorosamente, o regulamento”. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=luta>>. Acesso em: 4/3/2013.

[13] Esses outros são os que não estabeleceram uma identidade social no grupo (parentesco, amizade, código de valores, etiqueta), são pessoas em trânsito ou novas, sem clara identidade social (REZENDE, 2004).

[14] Denominação utilizada pelos próprios motoristas ao se referirem ao trajeto que devem percorrer em determinada linha em que trabalham. Linha se refere ao número do ônibus. Ex: Linha 415 faz a viagem que parte do bairro Usina (Zona Norte) e tem seu ponto final no bairro Leblon (Zona Sul). Disponível em: <<http://www.viacaoalpha.com.br/>> Acesso em: 18/2/2013

[15] “Já encontrei mais de uma vez cobrador sonolento que tinha dobrado. Para o motorista parece ainda mais custoso. Em pesquisa com rodoviários no Rio de Janeiro, Ramos também constatou a prática generalizada da dobra. O pagamento é feito logo, muitas vezes no mesmo dia – “é pago na mão”, como disse um motorista da Mosa. É “sequinho” porque vem por fora, antes, íntegra. (...). É a jornada flexibilizada, tornada banco de horas.” (CAIAFA, 2002)

[16] Outra maneira de denominar o ônibus.

[17] Gilberto Velho (1994) faz esta afirmação ao analisar um ajuntamento de pessoas em Copacabana, mas, que também podemos comparar com o ajuntamento de pessoas no interior de um ônibus.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M. R. M., OLIVEIRA, J. M., JESUS, M. S., SÁ, N. R., SANTOS, P. A. C., & LIMA, T. C.. **Transporte público coletivo**: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23(2). Aracaju, 2011, p. 574-582.

Auto Viação Alpha. Disponível em: <<http://www.viacaoalpha.com.br/>> Acesso em: 18/2/1013

BECKER, Howard S. **Uma teoria da ação coletiva**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

_____. **Outsiders**: estudos de sociologia do desvio. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas** Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Ed. FGV, 2002.

DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João G. M.; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua**: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

_____. **Carnavais, malandros e heróis** Para uma sociologia do dilema brasileiro. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

_____. **O que faz o Brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

Definição de Transporte Coletivo Urbano disponível no site da Câmara. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1720/definicao_transporte_borges.pdf> Acesso em: 1/3/2013.

Dicionário Michaelis. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/>> Acesso em: 25/2/2013.

ELIAS, Norbert; SCOSTON, John L. **Os estabelecidos e os outsiders**: Sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

GLUCKMAN, Max. Análise de uma situação social na Zululândia Moderna. In: BIANCO, Bela Feldman (org.). **Antropologia das sociedades complexas**. São Paulo: Ed. Global, 1986, p. 237-365.

Guia de Direitos. Disponível em: <http://www.guiadedireitos.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1248> Acesso em: 1/3/2013.

PRINCIPAL meio de locomoção dos brasileiros é andar de ônibus ou a pé. O Globo, Brasília, 14 out.2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/10/principal-meio-de-locomocao-dos-brasileiros-e-andar-de-onibus-ou-pe.html>> Acesso em: 14/10/2015.

RIO é a cidade onde moradores mais perdem tempo no trajeto casa-trabalho. UOL, Rio de Janeiro, 11 set.2015. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/09/11/trajeto-casa-trabalho-leva-ao-menos-duas-horas-em-oito-capitais-diz-firjan.htm>> Acesso em: 11/9/2015.

REZENDE FIGUEIRA, Ricardo. **Pisando fora da própria sombra** A escravidão por dívida no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

VELHO, Gilberto. **Projeto e metamorfose** Antropologia das sociedades complexas. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

WEID, Elisabeth von der. **O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro**. Fundação Casa Rui Barbosa, n. 16. Cidade do México, 1994. p. 78-103.

Recebido: 14/12/2016

Aprovado: 31/10/2018