

ALLAN GOMES MARCHIONE

A FORMALIZAÇÃO DO INFORMAL:

o transporte alternativo de kombis e vans na Ilha do Governador

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientador: Prof. Dra. Soraya Silveira Simões

Rio de Janeiro

2013

ALLAN GOMES MARCHIONE

A FORMALIZAÇÃO DO INFORMAL:

o transporte alternativo de kombis e vans na Ilha do Governador

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientador: Prof. Dra. Soraya Silveira Simões

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Fabrício Leal de Oliveira
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

Prof. Dra. Soraya Silveira Simões
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

RESUMO

O presente trabalho busca acompanhar o processo de transição do sistema de transporte coletivo “informal-clandestino” para a sua formalização, a partir da edição, pela prefeitura municipal, de uma medida de reorganização do modal, o chamado STPL (Sistema de Transporte Público Local), imposto única e exclusivamente para “kombis” e “vans” que circulam no Rio de Janeiro. Pretende-se, ainda, avaliar também seus impactos nas condições de mobilidade da cidade e na vida de seus atores sociais diretos e indiretos, as representações consideradas para justificá-la, as comodidades e os serviços que, com ela, serão suprimidos e que compunham o cenário dos deslocamentos da população usuária do transporte alternativo, assim como os conflitos engendrados a partir de sua implementação. A pesquisa teve como campo empírico a região da Ilha do Governador, onde, por meio da metodologia empregada, foi realizada a observação direta e entrevistas, além do levantamento e análise das representações nos meios informativos locais. Tendo em vista que, no momento da realização desta pesquisa, a implantação do novo sistema ainda encontrava-se em andamento, os resultados alcançados representam, portanto, uma estimativa das pretensões deste estudo.

Palavras-chave: Ilha do Governador, Rio de Janeiro. Prefeitura. STPL. Transporte Alternativo.

ABSTRACT

This paper seeks to monitor the process of transition from “informal – illegal” for its formalization public transportation system, from the edition, the municipal government, a measure of the modal reorganization, called STPL (Local Public Transportation System), solely for tax “vans” and “vans” circulating in Rio de Janeiro. It is intended, yet also assess their impact on mobility status of the city and the lives of its direct or indirect social actors and the representations considered to justify it, the amenities and services with it will be deleted and composing the scenario of the user population displacements of alternative transportation, as well as the conflicts engendered from its implementation. The research was empirical field region Governor's Island, where I conducted direct observation and interviews, and a survey and analysis of representations in the local news media.

Keywords: Ilha do Governador. Rio de Janeiro. City Hall. STPL. Alternative Transportation.

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO	8
2 CAPÍTULO 1	12
2.1 Uma viagem no tempo dos transportes	12
2.1.1 Os transportes no Rio de Janeiro: desenvolvimento urbano e segregação sócio-espacial	14
2.1.2 “ <i>A minha alegria atravessou o mar</i> ”? : os transportes coletivos num bairro chamado Ilha	18
2.1.3 A produção do caos	20
3 CAPITULO 2	24
3.1 Os conteúdos da “informalidade”	24
3.1.1 O trabalho informal	25
3.1.2 Um trajeto <i>pret-à-porter</i>	29
3.1.3 Cobradores: os novos personagens das ruas	32
3.1.4 “Trabalho sério”: a <i>dignidade</i> do trabalhador e o reconhecimento do serviço de transporte alternativo	35
4 CAPITULO 3	38
4.1 O novo STPL	38
5 CONCLUSÃO	41
REFERÊNCIAS	42
ANEXOS	44
ANEXO A – Mapa	44

1 APRESENTAÇÃO

Esta pesquisa que realizo toma como campo empírico a região da Ilha do Governador, na zona norte do Rio de Janeiro. Tal decisão deu-se pelo fato de eu ser morador da localidade e ter sido, portanto, coadjuvante nos muitos momentos em que estive de alguma forma ligado ao modal alternativo, seja no papel de morador-passageiro, seja no de pesquisador-passageiro. Muito antes de pensar em investigar antropologicamente esse sistema, experimentei os sentimentos da vergonha e da culpa (que mantiveram-se mesmo ao longo da pesquisa), em circunstâncias que, embora presentes nos mais diferentes ramos da atividade cotidiana, acabaram configurando-se como rotinas do funcionamento desse transporte. Trato das ocasiões em que os motoristas desse sistema – ou seja, seus protagonistas – fizeram romper o decoro e a normalidade do processo interativo nos espaços públicos da Ilha nos mais diferentes casos, tais como as condutas muitas vezes impróprias no trânsito – como o excesso de velocidade em busca de passageiros nas disputas entre si (vans e Kombis¹) –, o desrespeito às normas básicas (não avançar o semáforo, não dirigir de chileno, utilizar cinto de segurança, estar com a documentação regularizada etc.), o possível (e inevitável) envolvimento com um ‘poder paralelo’ na regulação desse transporte e tantas outras irregularidades e impropriedades cometidas contra as normas legais e o decoro, que acabam desenhando um quadro onde esses mesmos atores são discriminados, acusados e, muitas vezes, como foi até há bem pouco tempo, classificados de “marginais”.

Sendo assim, nesses diferentes momentos, foi registrado na minha consciência o que, na conduta desses atores, *quebrou o decoro*, a partir de uma pauta que me orienta com relação ao que é permitido e proibido nas interações sociais – sobretudo aquelas mantidas no âmbito dos serviços públicos – e quais são os comportamentos mais apropriados nas diferentes situações. Isso serviu para mim, mas serve também a todas as pessoas que, nessas circunstâncias determinadas, sentem o mesmo desconforto diante da conduta altamente personalizada e, às vezes, imprópria desses atores, e até mesmo culpa por, indiretamente, enquanto passageiros e financiadores do sistema, aceitarem “pegar a

¹ A Kombi foi um automóvel utilitário produzido pela Volkswagen. Por força de um decreto, sua produção foi interrompida no Brasil em 2013.

van” daqueles que atuam desrespeitando regras mínimas de segurança e de respeito no trânsito.

Nesses casos específicos, torna-se mais difícil a observação dos sentimentos da vergonha e da culpa. Quem os sente ao testemunhar a quebra do decoro por parte desses motoristas no trânsito da região, nem sempre exterioriza suas reações. Em geral, a indignação se faz presente em momentos sigilosos e seguros, não públicos, tal como os depoimentos discriminatórios e repudiosos contra essa classe nos jornais da região, ou nas ações impulsivas de resposta no trânsito no interior dos carros particulares. Assim como eu (que na maioria das vezes busco resguardar a insatisfação e o desconforto em cada ocasião de desvio), muitos passageiros mantêm em silêncio seus sentimentos, à exceção de alguns raros casos onde o cochicho com a pessoa ao lado e a postura agitada exprime o embaraço.

Contudo, situações interativas nas quais melhor consegue-se observar a vergonha e o embaraço envolvem a maneira como os cobradores desse sistema atuam. José de Souza Martins nos diz que o decoro “é essencialmente um conjunto de procedimentos pelos quais cada um se sente responsável não só pela sua própria conduta, mas também pela conduta dos circunstantes que com ele contracenam” (MARTINS, 1999, p. 12). Nas nossas sociedades urbanas, a multiplicação de vontades individuais rompe os relacionamentos estruturados através do decoro. Ou, para dizer a partir da perspectiva de Weber, a racionalização e impessoalidade esperada no desempenho dos papéis de funcionários e prestadores de serviços públicos, torna-se obscurecida diante da profusão de performances personalíssimas nos espaços públicos da cidade, em especial nos pontos de ônibus, ruas e avenidas.

Trato, portanto, nesse trabalho, da forma como cobradores de “vans” e “Kombis” se comportam diante dos passageiros potenciais nos pontos de ônibus da Ilha do Governador, pois, para além de seu conteúdo econômico, a “informalidade” também passa por valores de ordem simbólica.

Eis a questão que pretendemos abordar nesse trabalho: como a oferta de um serviço de interesse público (transporte coletivo) e seus operadores (motoristas de kombis e vans e cobradores) surgem, num primeiro momento, como objeto de discriminação e são tratados como “clandestinos” e “marginais”, e, pouco a pouco, num processo que pretendo aqui destacar, terminam por ser incorporados no sistema formal de transporte coletivo como “complementar” e “trabalhadores”.

Para tanto, no capítulo 1 – *Uma viagem no tempo dos transportes* –, faço uma breve abordagem histórica do desenvolvimento dos primeiros modais de transportes públicos surgidos no mundo, no século XIX, como os primeiros trens a vapor na Europa, com o advento da Revolução Industrial, e a implantação das estradas de ferro e linhas de bondes elétricos em um Brasil que se projetava mundialmente em termos comerciais porém carecia de uma infraestrutura viária modernizada. Nesse passeio (e viagem) no tempo, também busco resgatar brevemente a expansão dos serviços de transporte coletivo na Ilha do Governador, até chegarmos ao período atual, onde, tanto nesta região, quanto no restante da cidade e em grande parte das metrópoles do país, experimentamos diariamente uma rotina caótica de congestionamentos e dilemas públicos em nossas principais malhas viárias.

O segundo capítulo – *Os conteúdos da “informalidade”* – consiste na etnografia dos deslocamentos nesse tipo de transporte “alternativo”. Para começar, os cobradores desse tipo de transporte, verdadeiros personagens das ruas, já despontam no horizonte, antes mesmo do veículo estacionar na parada, anunciando o trajeto de suas linhas em voz alta – na verdade, aos berros! –, com a porta aberta, pendurados onde podem, com seus corpos expostos ao longo de trechos e mais trechos das vias. Nos espaços das calçadas, se apresentam, interceptam as pessoas, apontam, andam de um lado para o outro, gritam, chamam, anunciam o trajeto, perguntam para onde vai o passageiro, tocam, gesticulam e orquestram. Nesse curto espaço de tempo, que para uns é mais demorado enquanto que para outros nem tanto (dependerá muito da concorrência de opções para o mesmo destino naquele momento), qualquer coadjuvante desses relacionamentos presente nos pontos de ônibus pode receber diferentes classificações. Esses atores referem-se aos outros (homens e mulheres, jovens ou idosos) como “colega”, “meu bom”, “moleque bom”, “patrão”, “chefe”, “senhora” etc. Posicionam-se abaixo dos semáforos ou em frente à saída de supermercados e shopping center, aguardam as pessoas e, às vezes, ajudam a carregar as bolsas e outros apetrechos, enquanto conduzem, como exímios acompanhantes, qualquer indivíduo em direção aos veículos. O cobrador é capaz de chamar um passageiro do outro lado da rua, levantando os braços, fazendo gestos e gritando: “Ilha Plaza, Ilha Plaza, colega? Shopping, vai?”. Essa dinâmica social na Ilha do Governador – e em outros bairros da cidade – confirmam que o caráter ritual dessa interação entre aqueles que oferecem um serviço de transporte coletivo não regularizado e seu público de

usuários, opera de maneira bastante eloquente nas calçadas da cidade, e a isso se deve, em parte, o conteúdo do trabalho percebido, de fato ou de direito, como “informal”.

Por fim, no terceiro e último capítulo, apresento o STPL, a proposta da prefeitura do Rio de Janeiro para regularizar o sistema de transporte coletivo outrora “clandestino”, e, mais até, para formalizar as condutas de seus operadores nos espaços públicos da cidade. A presença da cobrança da passagem por meio de Bilhete Único/Rio Card, ao contrário da dinâmica atual do pagamento em dinheiro “vivo” acompanhado pelos cobradores; a concessão das linhas públicas à permissionários individuais (pessoas físicas), com possibilidade de inscrição de mais dois auxiliares; a troca dos veículos do tipo “Kombi” por vans novas e monitoradas por GPS; a oferta do serviço ininterrupta e diuturnamente, todos os dias da semana, de 2h às 14h e de 14h às 2h; a equiparação das tarifas ao valor cobrado pelos ônibus regulares (atualmente R\$ 3,00); a aplicação de identidade visual padronizada nos veículos, incluindo elementos que identifiquem a região onde irão atuar e seus respectivos turnos de operação; a utilização de uniformes e identificadores por parte dos motoristas entre outras exigências são características da nova rotina operacional que os atores do novo sistema complementar terão que cumprir junto ao Poder Público municipal.

2 CAPÍTULO 1

2.1 Uma viagem no tempo dos transportes

“Para onde vai nosso transporte” é a pergunta que, nos últimos anos, fixou-se na memória e vem acompanhando a vida cotidiana de todos os trabalhadores e assistidos do serviço público de locomoção alternativa da cidade, ou seja, o modal coletivo de kombis e vans. O Rio de Janeiro desta segunda década do século XXI é – ou pelo menos se pretende ser –, em alguns aspectos, uma cópia de outros momentos de construção e renovação urbana da cidade (e até mesmo, poder-se-ia dizer, de outros países). Naturalmente, os ideais e as perspectivas que entusiasmaram e motivaram as intervenções e as mudanças nas diferentes épocas de outrora não são os mesmos que estimulam os projetos governamentais de hoje. Mas, de qualquer maneira, acredito ser bastante conveniente estabelecermos algumas comparações, tanto no que diz respeito aos impactos sociais e urbanísticos dessas reformas (e também do político) quanto das representações que orientavam as ações estatais.

As primeiras grandes mudanças que ocorreram no setor de transportes foram propiciadas pela expansão do mercado global, em meados do século XIX, mais especificamente no continente Europeu, em um período histórico que ficou compreendido como “o apogeu de uma segunda revolução industrial” (BENCHIMOL, 1990, p. 40), quando, em países como Inglaterra e França, houve a introdução de novas técnicas na produção do aço, a intensificação do comércio internacional e a expansão da economia e dos transportes mais rápidos. “Já na metade do século XIX, os trens a vapor andavam a cerca de um quilômetro e meio por minuto” (BOYLE, 2006, p. 13). Tal fato proporcionou a mudança de milhões de europeus da zona rural para a cidade, provocada especialmente pela mesma revolução industrial, onde iam trabalhar na manufatura de aço e na indústria têxtil. Segundo David Boyle (2006), choviam pessoas em cidades industriais como Manchester e Birmingham, na Inglaterra; Düsseldorf, na Alemanha; e Lyon, na França. Eram os novos pobres urbanos, os quais Marx identificou como “proletariado”. Com esse adensamento populacional, Boyle (2006) diz que

[...] a noção de planejamento urbano era frequentemente soterrada pelo número de pessoas que chegavam, os serviços públicos, como o fornecimento de água e os sistemas de esgoto, eram precários, e acima de tudo isso pairava o ar poluído, jorrando das fábricas fumegantes. (BOYLE, 2006, p. 14).

Enquanto as ferrovias eram inauguradas na Europa, na primeira metade do século XIX, contribuindo para o crescimento do comércio mundial e alarmando a aristocracia com a possibilidade de que estimulassem a classe operária (e os revolucionários, temidos por eles) a movimentar-se com maior frequência, no Brasil as circunstâncias dessa etapa da história, conforme nos apresenta Jaime Larry Benchimol (1990), eram outras:

[...] é sintomática a abolição do tráfico negreiro em 1850, assim como o foi a lei de terras do mesmo ano: consolidação política do império, expansão do café, expansão demográfica, urbanização, o desenvolvimento dos transportes e das comunicações, ampliação gradativa da faixa de trabalho livre, sobretudo nas cidades. (BENCHIMOL, 1990, pg. 40).

Ao mesmo tempo em que o mercado internacional expandia-se, o imperialismo inglês (e, de certo modo, também o francês) investia em economias periféricas como a brasileira com o pressuposto da modernização com fins de responder aos novos fluxos de matérias-primas e produtos industrializados, entre os quais o café exportado pelo país². Com isso, durante todo o Segundo Reinado, o Brasil recorreu aos empréstimos externos, que serviram, entre outras coisas, para a construção de numerosas estradas de ferro e para a ampliação de serviços públicos, tais como os transportes urbanos.

Com efeito, a interferência do capital estrangeiro diretamente no setor de serviços proporcionou ao país um avanço em diferentes áreas da economia. A partir da abolição do tráfico negreiro e da Lei de Terras, em 1850, – e, cabe destacar, com o apoio e fiscalização intensa da Inglaterra – abriram-se oportunidades de trabalho assalariado no Rio de Janeiro, oferecidas, entre outras atividades, na construção e acionamento das ferrovias, nas novas instalações portuárias, nos serviços urbanos e, enfim, em tudo aquilo que constituía a evidência da “modernização” da capital do império escravocrata. Eis que, em abril de 1854, após iniciativas do governo imperial de estímulo às companhias³, foi inaugurada a primeira ferrovia no Brasil, construída

² Benchimol nos mostra que, “no período 1875-1876, o café, sozinho, perfazia quase 94% do valor das mercadorias exportadas, e quase a metade do valor total das exportações de todo o Império” (p. 50).

³ Benchimol chama a atenção para o fato de que, entre as 69 empresas estrangeiras e brasileiras registradas no Brasil em 1866, havia 27 empresas que atuavam na esfera dos transportes (fluvial, marítimo, ferroviário e rodoviário).

por Mauá, ligando Porto Mauá, no fundo da Baía de Guanabara, à Raiz da Serra, na direção de Petrópolis. De acordo com Benchimol (1990),

[...] uma linha de navegação a vapor pela baía complementava esse projeto ferroviário, destinado ao transporte de passageiros entre a Corte e a cidade de veraneio imperial, bem como ao transporte dos gêneros agrícolas provenientes do interior fluminense ou de Minas. (BENCHIMOL, 1990, p. 45).

Desta data em diante, o Brasil passou a investir, em parceria com os ingleses, em estradas de ferro e rodovias, muito motivado, certamente, pelos relatórios e documentos oficiais de meados do século que expuseram a precariedade dos meios de transporte e das vias de comunicação. A título de exemplo, os deslocamentos tanto das pessoas quanto dos produtos eram realizados “em lombo de burro e em carros de boi” (BENCHIMOL, 1990, p. 46), o que evidenciava um problema sério de estrangulamento da economia cafeeira do Vale do Paraíba, tendo em vista que, além do aumento do tempo do percurso, 20% da força de trabalho masculina das fazendas era comprometida nestas viagens, e impedia os fazendeiros de conseguirem acompanhar a crescente demanda no mercado internacional. Portanto, a expansão e os melhoramentos nos transportes eram, acima de tudo, uma necessidade que o país precisava atender para adequar-se às mudanças que surgiam tanto no cenário econômico-comercial interno quanto no externo, e multiplicar a rapidez e a capacidade de transporte ao mesmo tempo em que promovia uma redução do custo da produção, assegurando, enfim, preços mais elevados para os produtos no exterior.

2.1.1 Os transportes no Rio de Janeiro: desenvolvimento urbano e segregação sócio-espacial

Nessa conjuntura histórica de intensificação do comércio mundial, a cidade do Rio de Janeiro, a partir de seu porto, sobressaía em relação às demais em grau de importância. A capital do império recolhia os gêneros de exportação e absorvia os de abastecimento da própria cidade, que eram produzidos nas lavouras do café do Vale do Paraíba. Em mais uma passagem brilhante de sua obra, Benchimol (1990) nos brinda com o escrito de Borja Castro, em 1877: “A cidade do Rio de Janeiro é a mais rica, populosa, comercial e industrial de todo Império e da América do Sul. Esta

supremacia provém do porto” (BENCHIMOL, 1990, p. 49). Contudo, o Rio não desfrutava de excelentes condições viárias e de transporte urbano adequado quando o assunto era região portuária e adjacências. Num primeiro momento, todo o café e demais gêneros agrícolas que desembarcavam na Corte ou embarcavam remetidos ao interior fluminense ocorriam na orla da Prainha (imediações da atual Praça Mauá), por meio de canoas, chatas e faluas, e, posteriormente, já em solo carioca, eram transportados diretamente a seus locais de destino e consumo por meio de grupos de escravos, promovendo a circulação das mercadorias. Esse sistema de transporte representava as condições reais antecedentes à introdução da Estrada de Ferro D. Pedro II e a inauguração da estação ferroviária do Campo de Santana. Com o advento dessa nova rede, a maior parte do café passou a desembarcar na nova estação, atravessando, dali, em pesados carroções, o emaranhado de ruas estreitas e congestionadas, até as instalações portuárias e alfandegárias. E o mesmo ocorria em sentido inverso, com as mercadorias destinadas à zona interiorana tributária da capital. E, sendo assim, desenhava-se o espaço viário do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX, ou seja, quarteirões populosos e algumas ruelas, entre as quais o estreitamento e os congestionamentos contribuía para a caracterização deste cenário tropical.

Tudo era motivo para intensificar o drama dos deslocamentos na cidade, desde o penoso esforço dos burros que puxavam carroças pelas ruas desniveladas aos quiosques que mais lembravam um pavilhão chinês, cuja forma circular, apesar de pequenos, contribuía para atravancar ainda mais o trânsito das vias estreitas. Apesar dos problemas, o Rio dava início ao seu processo de modernização. Ainda no Império, os melhoramentos ocorridos na Alfândega do Porto foram as primeiras intervenções urbanas promovidas pelo poder público na região central da cidade. No apanhado das obras, algumas ruas chegaram a ser alargadas e conectadas às consideradas principais naquele momento, tais como a Ouvidor, a Rosário, a Uruguaiana e a Gonçalves Dias. Túneis também foram abertos para facilitar a maior fluidez do trânsito de mercadorias. Os antigos carroções, conduzidos por animais ou negros escravos, aos poucos eram substituídos por trilhos e carris de ferro no transporte do café e de passageiros. Entretanto, a mais marcante remodelação urbana experimentada pelo Rio de Janeiro na virada do século XX foi, sem dúvida, aquela impulsionada pelo prefeito Pereira Passos.

O título de “cidade maravilhosa” deve-se, em especial, a ele. Foi com Passos que a antiga capital do Império – então capital da República – experimentou a sua formação como metrópole, “na transição de uma condição da cidade colonial para a cosmopolita” (SANTUCCI, 2008, p. 12). Foi neste período histórico que o Rio confuso e atrasado do passado conheceu, pela primeira vez, a modernidade, os novos modos de comportamento, o progresso e o desenvolvimento urbano e cultural, traduzido, pois, na arquitetura da *belle époque*, no urbanismo haussmaniano, na fotografia e no cinematógrafo, nas máquinas a vapor, na iluminação pública a gás, nos cafés e livrarias. Do mesmo modo, uma larga avenida foi rasgada, em função das mudanças em curso, para permitir um maior dinamismo do tráfego, substituindo em importância viária a tumultuada configuração de ruelas congestionadas por pedestres e veículos pesados de outrora. Emblemática, a nomeada Avenida Central (atual Avenida Rio Branco) foi, certamente, o grande marco das transformações introduzidas pelo prefeito Passos na cidade, tanto no que diga respeito a uma ótica urbanística quanto a uma ideia de mobilidade urbana (embora este conceito não existisse naquele momento).

Essa trajetória de acontecimentos históricos no tocante ao universo dos meios de locomoção é também muito bem resumida pela professora Maria Lais Pereira da Silva (1992) em sua obra sobre os transportes coletivos, quando diz que “os bondes, os trens e, mais recentemente, a Companhia do Metropolitano representam, em determinados momentos históricos, papel importante na própria consolidação e/ou renovação do urbano carioca” (SILVA, 1992, p. 18). Este resgate ao passado proposto aqui neste capítulo nos permite observar que essas modalidades de transporte – primeiro os trens e depois os bondes – contribuíram, portanto, para a consolidação da cidade, assim como para a sua expansão e também renovação. Porém, à medida que o Rio de Janeiro se formava e se desenvolvia urbanisticamente no decorrer da primeira metade do século XX, um processo de segregação socioespacial era experimentado pelas camadas mais populares, que, progressivamente, iam se constituindo cada vez mais distantes das áreas centralmente localizadas, tornando-se cada vez mais dependentes do transporte coletivo barato. Segundo a autora, é justamente nesse período, que se estende

entre os últimos anos do Império e os primórdios da República, que é chamado de “revolução dos transportes”⁴.

Quando da morte de uma lavadeira portuguesa atropelada por um bonde desgovernado na Rua Matacavallos, na região central da cidade, a *Folha da Capital*, um dos jornais em circulação na capital federal nos anos 20, estampou na edição de quatro de janeiro:

[...] É a quarta vez este anno que um tramcar da Rio de Janeiro Electric Street Railway Company provoca accidente assemelhado, sendo a segunda com desenlace fatal. Nosso reporter procurou o escritorio da empresa de carris, mas foi summariamente despachado da porta. E nós, indignados cidadãos, perguntamos: Até quando estes estrangeiros que nos exploram com preços escorchantes e pessimos serviços estarão matando e mutilando impunemente nossos compatricios? (KACOWICZ, 2010, p. 5).

Este desabafo, caracterizado em denúncia, até nos parece bastante familiar. Não seria tamanha surpresa se esses fatos não correspondessem ao noticiário do Rio de Janeiro de 1921 e, sim, ao de hoje. Pois acredite, eles são! A descrição de uma situação insuportável envolvendo o transporte público da cidade, contemplada de incidentes (alguns deles fatais), de péssimos serviços ao custo exorbitante das tarifas e de relações promíscuas e invisíveis entre os círculos político e empresarial seria a pauta mais realista para qualquer veículo de comunicação que quisesse retratar o momento histórico em que vivemos atualmente. Mas, da mesma forma, naquele tempo, eram semelhantes os acontecimentos sobre os quais antigos jornalistas encontravam-se debruçados para escrever suas matérias.

O Rio de Janeiro dos anos vinte, conforme nos apresenta Kacowicz (2010), ainda era uma cidade em construção, que enfeitava-se e embelezava-se para os festejos do Centenário da Independência, e, principalmente, para a grande Exposição Internacional que marcaria aquela data. “Já não era mais aquela pocilga tropical que matava seus habitantes, e sobretudo os visitantes, de febre amarela, tifo, cólera, peste bubônica, varíola e doenças pulmonares de etiologia vária” (KACOWICZ, 2010, p. 25). Figurava como o porto de chegada de milhares de imigrantes estrangeiros, vindos, principalmente, da Europa. Aqui se instalaram e fizeram sua própria América. E, ao mesmo tempo em que a urbe evoluía para também suportar o desembarque desses novos habitantes (com a constituição do

⁴ De acordo com Maria Lais, “essa ‘revolução’ refere-se à construção e funcionamento das primeiras estradas de ferro (inaugurando um sistema voltado para os subúrbios) e as linhas de bonde para as Zonas Norte e Sul da cidade, primeiro à tração animal, depois elétrica; refere-se, ainda, ao estabelecimento do tráfego regular de barcas para Niterói” (SILVA, 1992, p. 23).

novo cais da Praça Mauá, a abertura de avenidas e o surgimento de amplos bairros litorâneos), era necessário que o transporte das massas trabalhadoras, nos seus deslocamentos diários entre os locais de residência e as zonas de trabalho, também acompanhasse essa nova realidade. Neste sentido, o sistema de transporte coletivo de bondes elétricos representava naquele momento o mais profundo progresso que pudesse existir no setor. Os carris, como assim os chamavam, eram absolutamente pontuais e percorriam diferentes bairros da cidade, tal como da praça do Cais do Porto à Praça Onze, um bairro de negros e judeus. Transportavam cidadãos de todos os tipos: imigrantes, estudantes e meninos com seus bolos de jornais, que não cessavam de apregoar as manchetes do dia. Em tempos de carnavais,

[...] os bondes passavam apinhados, trazendo mais daquela gente tão estranha e agitada. Alguns saltavam, outros montavam, e seguia sobre trilhos aquele bolo informe de pessoas em camadas superpostas rumo à Avenida Central, onde toda a cidade iria se encontrar (KACOWICZ, 2010, p. 35).

Simultaneamente, o transporte ferroviário também contribuía para o povoamento de bairros do subúrbio, como, por exemplo, Piedade. Parte das terras da região foi loteada a bom preço a partir da inauguração da estação do trem suburbano: “A Rua Quaresmeira era uma entre tantas outras, modorrentas, que surgiram das fazendas e engenhos urbanizados com a passagem do trem suburbano” (KACOWICZ, 2010, p. 42). Por lá, automóveis eram artigos de luxo, pois ninguém tinha sequer sombra desse transporte. Contudo, infelizmente, os acidentes com os modais de transporte, principalmente os bondes, eram algo rotineiro na antiga capital federal, justificados pelas próprias empresas concessionárias como “o preço a ser pago pelo progresso”.

2.1.2 “A minha alegria atravessou o mar”?: os transportes coletivos num bairro chamado Ilha

Neste mesmo período dos anos 20, a Ilha do Governador, bairro da zona norte da cidade, também acompanhava a implantação de sua primeira linha de bondes, em suas ruas e estradas ainda de barro e sem calçamento. Em 1922, o serviço de carris foi inaugurado no local, atendendo, inicialmente, apenas o trecho Ribeira – Cocotá, então dois sub-bairros da área. A expansão do transporte até o

Bananal, no sub-bairro da Freguesia, somente veio a ocorrer quase vinte anos depois. Apesar disso, semelhantemente aos problemas enfrentados pelos cidadãos cariocas e estrangeiros na área central da cidade, esse sistema de transporte também apresentava suas mazelas do outro lado da Baía de Guanabara, estando sujeito a atrasos e descarrilamentos que se tornavam cada vez mais frequentes no cotidiano das pessoas. Segundo um site (fotolog)⁵ que conta a história da região por meio de imagens, os primeiros bondes que circularam na Ilha do Governador, em 1922, eram composições da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, com bitola de 1,4m. Em 1933, a empresa que explorava o serviço (Companhia Melhoramentos da Ilha do Governador) foi encampada pela prefeitura, sendo criada a *Viação Elétrica da Ilha do Governador*. Naquela ocasião, mais uma vez entrou em pauta a criação de uma segunda linha, que, partindo do Cocotá e percorrendo a Rua Tenente Cleto Campello, iria até a Praia da Bica. Na volta, passaria pelo Zumbi e Jequiá. Com a colaboração da Light, que veio a ceder novas composições totalmente reformadas no final da década de 1940, o sistema insulano de bondes recebeu um novo impulso, e, na ocasião, já dividia a responsabilidade na prestação do serviço público de transporte urbano com as empresas de ônibus e de transporte marítimo.

Antes da implantação do modal terrestre, as únicas opções de deslocamento da Ilha ao continente (e vice-versa) eram por meio aquático, a partir das diversas pontes de atração que existiam no bairro. No início do século XX, verificava-se um crescimento gradual da população nos diferentes núcleos habitacionais já existentes. Tal fato impulsionou algumas lideranças locais, dos mais diferentes segmentos, a clamarem por melhorias no serviço de transporte para o centro da cidade. Até que, em 1901, foi liberada a verba para a construção de uma ponte de atracação na Freguesia. Graças a uma intensa campanha iniciada pelo Padre Juvenal Madeira, pároco da Matriz de Nossa Senhora D'Ajuda, que organizou uma 'comissão de melhoramentos' juntamente com um grupo de moradores, foi inaugurada, em 10 de maio de 1903, a Ponte da Freguesia, construída em madeira e que ficava ao lado da praça, quase defronte ao antigo cemitério. E assim como na Freguesia, as pontes de atracação do Zumbi, Cocotá, Jardim Guanabara e Galeão davam continuidade a estruturação do modal marítimo de transporte. O itinerário era

⁵ ilhajaime.nafoto.net

o seguinte: a viagem iniciava-se na Freguesia, em seguida atracava no Cocotá e, posteriormente, uma vez afastada do litoral, atracava na Praia do Zumbi, daí partindo rumo à Praça XV, na cidade. A ligação Jardim Guanabara – Praça XV ficava restrita aos finais de semana, quando visitas públicas eram promovidas pela Cia. Imobiliária Santa Cruz, proprietária do loteamento daquele bairro, como tática de propaganda, na década de 1930.

A chegada das embarcações no cenário bucólico e paradisíaco que era a Ilha do Governador no início do século XX possuía todo um simbolismo e um ritual diferenciado da rotina dos demais bairros e regiões da cidade. “Quando aparecia ao longe, aquele minúsculo pontinho branco, ornamentado com um penacho de fumaça negra, era a hora de aguardar pacientemente as novidades do dia ou a chegada de amigos e conhecidos” (ilhajaim.nafoto.net: 2014). Com a inauguração da ponte de atracação no sub-bairro da Ribeira, a partir da chegada dos bondes, todas as demais pontes foram desativadas, dando início o processo de desmantelamento do transporte marítimo da região. Ascendendo na outra esfera, em 1931, a empresa de ônibus E. L. Freitas teve a sua concessão para operar na Ilha do Governador, quando foi aprovado o termo de obrigação junto à Diretoria Geral de Obras e Viação da Prefeitura do então Distrito Federal. Referia-se à exploração da linha Ponta da Ribeira – Freguesia. O itinerário da linha era um tanto complicado, devido a um acordo feito com a empresa que explorava os serviços de bondes, de modo a não trafegarem por um mesmo logradouro. Ainda em 1931, a empresa criou outra linha, a Ribeira – Galeão, passando pela Praia da Bica e Santa Cruz (Jardim Guanabara), operando com um veículo em cada linha. Outra linha (Ribeira – Jardim Guanabara) passou para a Companhia Santa Cruz S.A., em 28 de maio de 1936, mantendo seu itinerário e preços de passagens. Em 1937 é confirmado um Termo de Prorrogação de Autorização para a empresa continuar explorando por mais quatro anos as linhas Ribeira – Flecheiras e Ribeira – Freguesia. Em 1955, a empresa Viação Ideal veio a operar na Ilha do Governador e, em 1966, foi extinto o serviço de bondes no bairro.

2.1.3 A produção do caos

Contudo, uma realidade de tensão, lutas e conflitos desenvolveu-se simultaneamente ao avanço do transporte urbano ao longo dos anos. A professora Maria Lais chama a atenção para episódios marcantes da história da cidade, como

“a onda de quebra-quebras de trens da Rede Ferroviária Federal, no Rio de Janeiro” (SILVA, 1992, p. 15), em meados de 1975⁶. Segundo ela, “a briga dos usuários da RFFSA trazia à tona toda a questão da precariedade das condições materiais e de funcionamento dos meios de transporte de massa” (SILVA, 1992, p. 15). Era “(...) a luta diária em que se constitui o transporte para grande parte da massa trabalhadora do Rio de Janeiro: os desconfortos, os pequenos (e grandes) incidentes e tumultos de todo dia, enfim o universo de tensão em que se deslocam milhares de pessoas” (SILVA, 1992, p. 15).

Transpondo-nos desse período recente à nossa realidade atual, como sabemos (ou vivenciamos) pouca coisa mudou de significativo na mobilidade urbana carioca, metropolitana e brasileira. Muito pelo contrário. Este breve resgate histórico nos esclarece que os problemas que afetavam a locomoção das populações na cidade persistiram no tempo, ganhando, todavia, apenas novos graus de intensidade e alguns toques de crueldade. Se pontuarmos – e cabe aqui lembrar que até o momento estamos falando apenas do transporte considerado formal –, teremos, nessa trajetória de certo modo recente da Cidade Maravilhosa, todas essas mudanças que aqui busquei apresentar, desencadeando, portanto, na configuração recente dos sistemas classificados como “modernos” para a nossa condição atual: os metrô, os BRTs e os VLTs. Entretanto, nessa dinâmica linha do tempo, presenciemos também o surgimento de novas modalidades de transporte público, identificados e assim definidos como “transportes informais”. Enfim, se considerarmos apenas a última década, nem mesmo o resgate da ignorada questão urbana, extremamente reivindicada pelos movimentos de reforma do final dos anos 80, representou uma marcante transformação no âmbito dos transportes.

Concebido para lidar, fundamentalmente, com os três principais problemas sociais que afetam as populações urbanas brasileiras e que estão intrinsecamente ligados ao território (habitação, saneamento e transportes), o Ministério das Cidades, criado em 2003, em nada conseguiu avançar em termos de mobilidade urbana no Brasil, segundo destaca Erminia Maricato (2011). Diz ela:

⁶ Antes mesmo da virada do século XX, e, sobretudo, nas primeiras décadas do mesmo, certos incidentes caracterizaram a “rebelião das ruas”, de acordo com a abordagem de Jane Santucci (2008). As ruas ferviam em protestos. Já nesse período, os movimentos populares voltavam-se à destruição de signos do progresso, como os bondes e os postes de iluminação a gás. A Revolta do Vintém, umas das maiores rebeliões populares, inaugurou essa forma de protesto, segundo a autora, colocando “o cidadão comum como seu agente principal”. O evento questionava um novo imposto de 20 réis sobre a passagem dos bondes.

[...] De todos os fatores que contribuem para a piora na condição de vida das metrópoles, o modelo de mobilidade baseado na matriz rodoviária, especialmente no automóvel, e o relativo desprezo pelo transporte coletivo são, talvez, os de maior impacto. (MARICATO, 2011, p.79).

Para a infelicidade das cidades, esta continua sendo a orientação do governo nacional nesta área, demonstrada, sobretudo, no aumento considerável da produção de automóveis entre 2008 e 2010. Se nos atermos (como é do nosso objetivo principal a partir de agora) apenas aos fatos do cotidiano recente do Rio, veremos, novamente, que é da rotina da população carioca enfrentar os péssimos serviços dos transportes públicos, tanto na rede rodoviária quanto na ferroviária e/ou aquaviária.

Tidos como legais, resultando de concessões públicas cuja fiscalização e controle não se faz de maneira eficiente, os transportes coletivos regulares estão entre os piores, senão o pior serviço urbano em nossos dias. São muito ruins, desconfortáveis, inseguros, impontuais e sem a ampla acessibilidade necessária, com tarifas caras e, em geral, mal geridos pela iniciativa privada. No caso dos ônibus, por exemplo, há alguns anos aos motoristas (ultimamente muito mal preparados, diga-se de passagem) foi imposta uma sobrecarga de trabalho, em jornadas desgastantes onde acumulam a dupla função de cobrador-condutor. E, na necessidade de cumprirem os trajetos em um determinado tempo – uma otimização fundamental na vida da metrópole moderna –, por vezes eles acabam se excedendo, dirigindo feitos verdadeiros loucos pelas ruas e avenidas da cidade, submetidos ao estresse da cobrança do patrão e aos conflitos engendrados pela (má) condução do veículo⁷. Com esse panorama, mais uma vez nos remetemos ao romance de Kacowicz (2010) e a realidade do Rio de Janeiro na maioria das décadas do século XX. Mas, seja este ou outro momento histórico, o fato é que a recorrência de tal circunstância no trânsito, especialmente dentro de um transporte coletivo em movimento, parece esconder algo que, a meu ver, também pauta o caos que açoda as grandes metrópoles brasileiras: o fator tempo (dele, porém, tratarei mais a frente).

Evidentemente, todo esse roteiro caótico tem relação direta com o modelo de mobilidade baseado no automóvel, defendido e estimulado pelo atual governo

⁷ Uma pesquisa realizada pelo site de busca de empregos Adzuna.com, divulgada pela *Folha de S.Paulo Online*, em 11/09/2013, indicou que entre as dez piores profissões do Brasil, a função de motorista de ônibus lidera o ranking. O estudo analisou mais de 2.000 profissões. A pontuação de cada uma delas atendeu a critérios como potencial financeiro, ambiente de trabalho, competitividade e demanda de mercado.

nacional (embora, após a onda de protestos populares que ecoou no Brasil no ano de 2013, a partir do Movimento *Passe Livre*, isso tenha sensibilizado a presidência da República a rever o foco dos investimentos)⁸. Entretanto, acredito que o debate e a reflexão acerca desse tema pode ser melhor aproveitado quando avaliado na escala local. É nesse campo que visualizamos melhor alguns caminhos alternativos que, voluntariamente e involuntariamente, foram sendo trilhados ao longo dos últimos anos para enfrentar a precariedade nos serviços públicos formais de transporte. Foi, portanto, por esses caminhos, pautado pela extrema necessidade de locomoção de boa parte da população não atendida pelas empresas concessionárias das linhas públicas, que surgiu, no Rio de Janeiro, o transporte realizado por vans e kombis, objeto a qual me proponho apresentar a seguir.

⁸ Para tentar dar uma resposta às manifestações que avançavam pelo país, a presidente Dilma Rousseff propôs um pacto nacional em torno de cinco pontos que vinham sendo expostos pela sociedade, entre os quais o transporte público. A promessa é investir mais de R\$ 50 bilhões em obras de mobilidade urbana, com prioridade para metrô. Além disso, a presidente quer ampliar a participação pública do povo nas decisões do setor, criando o Conselho Nacional do Transporte Público, com votos da sociedade civil e de usuários de ônibus e metrô.

3 CAPITULO 2

3.1 Os conteúdos da “informalidade”

Tendo o transporte coletivo alternativo como objeto principal deste trabalho, gostaria de trazer a questão para os limites de uma região chamada Ilha do Governador⁹, situada na zona norte da cidade, onde esse sistema, sempre classificado como ‘informal’, desde o seu surgimento contribui para suprir a ineficiência do transporte por ônibus, chamado “regular”. Mas, preliminarmente, pretendo esclarecer que meu interesse em estudar essa modalidade alternativa de serviço público dar-se-á, sobretudo, pelo fato de, em primeiro lugar, eu ser morador do local e conviver com o cotidiano “familiar e exótico”¹⁰ que este fenômeno do deslocamento urbano produz, e, em segundo plano, ser um próprio usuário do sistema, cujos processos modificativos que enfrenta atualmente ameaçam diminuir sua funcionalidade e sua importância na mobilidade.

Buscando fazer uma morfologia social da Ilha, verificamos que seu território possui cerca de 40 quilômetros quadrados e é composto por quinze bairros¹¹, entre os quais é intensa a diversidade socioeconômica e cultural, tal como a observada, por exemplo, entre o Jardim Guanabara, bairro com o 3º IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) da cidade, e o Bancários, onde está localizado um estaleiro e uma grande concentração de favelas. Os quase trezentos mil moradores distribuem-se por esses espaços multiformes e deslocam-se, diariamente, sobre sua superfície. Certamente esta configuração, que corresponde ao “*substrato social*” definido por Durkheim (2006), somado a uma característica geográfica que se alterna entre morros e áreas planas, contribuiu também para o surgimento do transporte alternativo, na medida em que vários desses bairros eram parcialmente acessados pelo transporte formal ou muito precariamente atendidos por suas linhas. Ou seja, à luz do que o sociólogo francês classificou, “os fenômenos coletivos variam segundo a constituição do substrato social” (DURKHEIM, 2006, p. 42). Tendo

⁹ XXª Região Administrativa, onde está localizado o aeroporto internacional do Rio de Janeiro.

¹⁰ De acordo com Velho (1978), mesmo dentro de uma grande metrópole, há descontinuidades, distanciamentos entre o mundo do pesquisador e outros mundos, possibilitando a estranheza. O familiar não é completamente conhecido. Tal entendimento auxilia no estudo do transporte alternativo, na medida em que, embora a realidade cotidiana, num primeiro momento, traduza-se como familiar, as condutas, os modos de falar e as representações de papéis na operacionalização desse sistema apresentam-se como exóticos.

¹¹ Galeão, Portuguesa, Moneró, Jardim Carioca, Tauá, Bancários, Freguesia, Cocotá, Praia da Bandeira, Pitangueiras, Zumbi, Ribeira, Cacuia, Jardim Guanabara e Fundão.

em vista que em outros bairros do Rio de Janeiro as interações sociais desse sistema não ocorrem similarmente ao que ocorre na Ilha, desta maneira podemos considerar essa opção de transporte um fenômeno coletivo com particularidades distintas, que surgiu nesse território da zona norte com o objetivo principal de promover o deslocamento de trabalhadores da região ao centro econômico-financeiro da cidade, mas – entretanto –, com a conseqüente organização e a expansão resultante do tempo, consolidou-se e passou a atender às demandas de mobilidade interna, dividindo espaço e lucro com os ônibus¹².

3.1.1 O trabalho informal

Oferecendo-lhes um relato pessoal, lembro-me criança quando meu pai e meu tio materno, diante do desemprego que enfrentavam nos anos 90¹³, decidiram comprar suas vans (que, à época, eram dos modelos Towner e Topic) e ingressar no serviço de transporte público informal, atuando na linha *Ilha X Castelo*. Minha vaga lembrança me permite resgatar episódios onde eles costumavam realizar as viagens quase sempre para os mesmos passageiros, nos turnos de rush, semelhante a uma espécie de contrato particular de motorista (isso quando não prestavam o serviço para estas pessoas em ocasiões pessoais, como transportar a família em viagens, shows, casamentos etc.). Os passageiros, naturalmente, eram moradores da Ilha do Governador, e com o passar do tempo – e a relação de confiança que se estruturava – tornavam-se, dentro daquele ambiente coletivo, sempre nos mesmos horários, protagonistas de uma inovadora interação social num transporte público, consolidando, a cada viagem, uma troca e uma relação de proximidade. Talvez os primeiros traços do conceito de personalização desse sistema tenham figurado neste instante, quando dos pedidos individuais de embarque e desembarque

¹² O conflito decorrente dessa concorrência é sentido e percebido até hoje, materializado nas disputas por passageiros nos pontos de ônibus, nas discussões no trânsito entre os respectivos atores e até em incidentes mais graves. A própria licitação realizada para o transporte alternativo, com todas as suas normatizações, pode ser uma tentativa do poder público para por fim a essa disputa.

¹³ De acordo com Marcelo Neri e Adriana Fontes (2010), “até o início dos anos 90, a retração do emprego formal devido a uma série de fatores como estagnação econômica e reestruturação produtiva, levou a um inchaço do setor informal que funcionou como colchão absorvendo trabalhadores expulsos do setor formal, sobretudo da indústria” (NERI & FONTES, 2010, p. 31). Segundo estes autores, nos anos 80 e 90 houve um intenso aumento da informalidade, revertido na primeira década dos anos 2000, a qual experimentou “um expressivo aumento da formalização dos postos de trabalho”.

diferenciados, assim como no que diz respeito a outras comodidades que o serviço passava a proporcionar.

O expressivo aumento dos diversos tipos de informalidade na década de 1990 foi objeto de estudo no artigo elaborado pelos economistas Marcelo Neri e Adriana Fontes¹⁴. Nele, os autores buscam elucidar o campo da informalidade laboral, avaliando a sua extensão, seus determinantes e algumas de suas consequências, além de desvendar as possíveis causas do “mistério” da recente formalização brasileira. Segundo Neri e Fontes, existem três formas de inserção na ocupação no Brasil: o emprego com carteira de trabalho assinada, o emprego sem carteira e o trabalho por conta própria. A diferença entre as três diz respeito à cobertura da legislação trabalhista e todos os seus proventos (sistema de proteção social), tal como o FGTS, o auxílio-desemprego, a licença maternidade, o aviso prévio etc. O trabalho com carteira assinada está coberto pela legislação, enquanto os outros dois não são regidos por nenhuma legislação específica, ou seja, estariam na informalidade. E no que tange a tais informalidades, de acordo com os autores, os dois tipos são distintos.

[...] Os empregados sem carteira assinada são assalariados, porém não possuem direitos trabalhistas garantidos pelo contrato formal de trabalho. Já os trabalhadores por conta própria, a rigor, não participam do mercado de trabalho, dado que não compram nem vendem trabalho. O trabalho e os rendimentos dos trabalhadores por conta própria são determinados pelo mercado de produtos, ou seja, pela oferta de mercadorias e serviços. (NERI & FONTES, 2010, p. 34).

Proponho agora analisar, com atenção, a partir do auxílio desse estudo, o tipo informal de trabalho por conta própria, tendo em vista que é o enquadramento funcional que melhor define a atividade de motorista e cobrador de kombi e van. Como afirmaram os economistas, o trabalho por conta própria apresenta maior risco de flutuação da renda, muito além do que o emprego formal, devido ao fato de não terem um piso salarial e a chance de seus rendimentos serem descontinuados por ações de fiscalização. Essa avaliação nos ajuda na busca em compreender melhor o objeto de estudo desta etnográfica. Ou seja, no caso dos atores do transporte alternativo, as recentes investidas do poder público com o objetivo da implantação do novo sistema atingem, automaticamente, o rendimento, diário e final, que este

¹⁴ NERI, M & FONTES, A. "**Informalidade e trabalho no Brasil: causas, consequências e caminhos de Políticas Públicas**". In: Cadernos Adenauer XI (2010), n° 2. *Informalidade laboral na América Latina*. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, julho 2010. (p. 31-45).

trabalho produz. Na medida em que as diferentes ações de fiscalização do Estado vêm interrompendo, nos últimos meses, rotineiramente a operação das linhas alternativas, apreendendo veículos com documentação irregular, condutores sem ou com CNH (Carteira Nacional de Trânsito) falsa, rebocando kombis piratas e, principalmente, vistoriando a participação do profissional na nova política de transporte, o próprio ‘mercado do transporte alternativo’ se vê prejudicado (em todos os sentidos), forçando uma diminuição da oferta pelo serviço, e, conseqüentemente, a redução dos lucros provenientes da imensa demanda de passageiros. Esses trabalhadores por conta própria sobrevivem à custa da venda desse serviço de transporte, contudo, encontram-se no momento – e mais do que nunca – “vulneráveis à sazonalidade” (NERI & FONTES, 2010, p. 33), isto é, às novas regras do sistema¹⁵, vendo seus rendimentos ameaçados a cada dia.

Numa conversa informal no período da pesquisa, uma motorista de kombi me relatou que muitos colegas de trabalho não participaram da licitação, garantindo “estarem na lei” por pagarem suas taxas; taxas essas, como viria saber, impostas por inúmeros agentes que se aproveitam da situação de informalidade para exercerem determinado controle na organização desse tipo de transporte coletivo, chamado, naquele então, de “transporte alternativo”¹⁶. Por isso, segundo ela, “ninguém os tirava” o direito de oferecerem seus serviços. “Mas tira. Tira covardemente. Não tirou a zona sul covardemente? O pessoal que estava lá era legalizado”, disse ela, ao referir-se ao início da implantação do STPL (Sistema de Transporte Público Local), que se deu na região nobre da cidade e reorganizou o atendimento do serviço aos moradores locais.

Este relato é mais um que exemplifica, portanto, a tese da vulnerabilidade do segmento informal apresentada por Neri e Fontes (2010). Quer dizer, o trabalho no transporte alternativo passou, a partir dessa política pública, a estar mais sujeito às intervenções proibitivas do Estado, promovendo – como dito antes – a instabilidade dos seus lucros.

¹⁵ Na realidade, analisando friamente, o próprio STPL é uma política que, nos últimos meses, potencializou o grau de flutuação dos rendimentos desses atores, pois deu início a um período de incertezas quanto ao futuro do transporte alternativo, de reestruturação da sua oferta e das condições de trabalho, e, por fim, de modificações no quantitativo de usuários do serviço a partir das substituições de rotas.

¹⁶ Na ocasião de uma entrevista com essa interlocutora, ela descreveu parte do funcionamento do “mercado informal” e os valores que estão em jogo. Segundo ela, são 560 carros legalizados e 1.100 carros piratas (“o adesivo não quer dizer legalizado”). Anualmente são pagos R\$ 640,00 de taxa, dos quais R\$ 170,00 correspondem ao montante dedicado ao sindicato.

Na Ilha do Governador, a edição do dia 6 de junho de 2014, do jornal *Ilha Notícias*, estampava a seguinte manchete: “DETRO aumenta as operações na Ilha”. Na matéria, lia-se que

Uma operação do departamento estadual, em parceria com a Coordenadoria de Transporte Complementar, apreendeu dezesseis veículos do transporte alternativo, entre vans e kombis, todas circulando em situação irregular nas ruas da região”. E dizia mais: “As operações do DETRO para coibir o transporte alternativo irregular têm se tornado muito frequentes na Ilha e só durante o mês de maio, 40 veículos foram retirados de circulação na região. De acordo com os agentes, muitos motoristas que tiveram os veículos apreendidos dirigiam sem a carteira de habilitação. Outros problemas são relacionados a vans piratas ou com a vistoria vencida e veículos que não apresentam boas condições para transportar os passageiros com pneus carecas e bancos soltos (DETRO..., 2014).

Portanto, a ausência de um piso salarial e uma rentabilidade pré-estipulada expõem esse trabalhador a variações remuneratórias diante de tais circunstâncias. A informalidade, segundo esses economistas, atinge quase metade dos trabalhadores ocupados, uma vez que não estão cobertos pela legislação trabalhista e não possuem garantia de uma aposentadoria. Dizem eles: “(...) a não-contribuição trabalhista e previdenciária acaba por gerar um grupo de indivíduos desprotegidos de choques como aqueles ligados à saúde e à maternidade bem como da situação esperada para a própria velhice” (NERI & FONTES: 2010, p. 32). Este diagnóstico acaba por estar associado à outra característica também inerente à informalidade: a pobreza e a baixa instrução. Estes autores concluem que, de maneira geral, os segmentos informais são mais pobres e possuem níveis de instrução mais baixos do que os formais, e existe uma relação entre a incidência da informalidade e o ciclo de vida do trabalhador, sendo os sem carteira, em geral, mais jovens que os que trabalham por conta-própria.

Este caso, em parte, pode ser observado na pesquisa de campo. Tirando uma probabilidade muito remota de alguns profissionais do sistema recorrerem a modalidades de poupança prévia e/ou contratação privada de diferentes opções de seguro, a ampla maioria não participa do sistema de proteção social adequado ao trabalhador formal, justamente pela ausência de contribuição, e dado as suas relações com a pobreza e níveis de instrução mais baixos. Conforme alertam Neri e Fontes, “para iniciar um negócio muitas vezes é necessário investir capital e, caso o empreendimento venha a falir, o indivíduo pode perder seu estoque de capital e gerar um passivo para si” (NERI & FONTES, 2010, p. 33). Traçando um paralelo

com o objeto em estudo, quer isso dizer que, nos episódios das recentes operações de fiscalização, muitos profissionais podem ter perdido negócios investidos, seja na compra dos próprios veículos (kombis e vans), em equipamentos e peças para estruturar os mesmos, ou até no que diz respeito ao montante do dinheiro gasto com as chamadas “taxas”, culminando numa dívida muitas vezes irreparável ao cidadão e no seu retorno ao patamar de desemprego.

Diferentemente do período dos anos 90, quando o modal teve início após absorver trabalhadores expulsos do setor formal (com níveis de renda e de instrução maiores), os atuais profissionais do transporte alternativo reúnem perfis semelhantes aos das camadas mais populares da sociedade. São, em sua maioria, moradores das favelas da Ilha, compreendidos numa faixa etária correspondente a jovens e adultos (com exceção de alguns casos acima dos 50 anos), detentores de gírias e modos de comunicação não adequados à forma culta da língua, e muitas vezes despreocupados com a apresentação visual. Este retrato social também corrobora a reflexão dos autores de que

[...] o grande depositário de pobres brasileiros não é o desemprego, mas a informalidade. [...] Na realidade, a informalidade constitui o principal ‘colchão’ que alivia choques trabalhistas adversos naqueles que não podem se dar ao luxo de ficar buscando uma ocupação melhor. (NERI & FONTES, 2010, p. 36).

Trocando em miúdos, acaba ficando mais claro, a partir dessa análise, a correlação entre o trabalho autônomo dos motoristas e cobradores de kombis e vans com a pobreza e a precariedade trabalhista.

3.1.2 Um trajeto *pret-à-porter*

Dados do campo auxiliam nessa discussão. No dia 5 de abril de 2013, embarquei no Fundão em uma van com o destino Bananal. Ao me avistar no terminal de ônibus, o cobrador anuncia: “Guarabú, Cacuia, *meu bom?*”. Já dentro do transporte, percebo o cobrador em pé, na lateral da van, vestido de bermuda, chinelo e camiseta. Entre um ponto e outro, um trecho e outro, os mais diversos assuntos se intercalam no interior do veículo. Duas mulheres sentadas atrás de mim narravam uma situação vivida em um bar enquanto um grupo de jovens militares falava de dinheiro, carro, moto, Olimpo (casa de shows) e outras coisas mais.

Simultaneamente, prosseguiam anúncios do cobrador: “Guarabú, Cacuia, Freguesia, *moleque bom?*”; “Vai, colega? Freguesia, Bananal?”. Situações como estas são as mais comuns dentro do veículo, ao longo de todo o trajeto.

A motorista de kombi a qual me referi agora há pouco, chama-se Miriam Gazelle. Sua idade deve beirar pouco mais de 50 anos. Viveu grande parte da vida na Ilha do Governador, mas morou em São Paulo por um período. É de família árabe, tradicional no bairro do Cacuia, e seu pai foi um dos fundadores do GRES União da Ilha do Governador. É professora primária, atualmente viúva e mãe de três filhos. Desempenha o papel de motorista do transporte alternativo há mais de dez anos, quando conquistou seu primeiro cartão provisório para operar no sistema no governo do então prefeito Cesar Maia, a partir do decreto-lei 3.360/02. Certa vez eu percorri as ruas da Ilha na Kombi da Miriam, quando tivemos a primeira oportunidade de, rapidamente, conversar sobre esse serviço. Preocupei-me em observar a maneira como ela conduzia o transporte. De imediato, me chamou a atenção o fato de ela não trabalhar com o auxílio de um cobrador. Quando questionada por mim sobre o motivo da ausência deste profissional, ela me disse que já teve quatro cobradores, dos quais três fez questão de nomear: Gleise, Paulinho e Andreia. Sua justificativa foi curta e grossa: “Sou antidrogas!” (numa alusão a parte desses trabalhadores serem usuários de entorpecentes). “Acho melhor o transporte sem eles no momento. O pessoal da antiga está trabalhando sem”. Esse caso imediatamente me chamou a atenção, tendo em vista que a dupla função representa um aumento do esforço do trabalho, e é, quando diz respeito ao transporte formal, uma das maiores críticas da opinião pública e política e também dos próprios funcionários.

Outro vetor que também incidiu para o fortalecimento do transporte alternativo só na região da Ilha, mas como em toda cidade, foi o tempo. Não dá para tratarmos da mobilidade urbana na atualidade sem levarmos em consideração o fator tempo. “Time is Money”, diria Benjamin Franklin, e, depois dele, qualquer vendedor ambulante em qualquer grande cidade do planeta. Mas bem que poderíamos traduzir assim a reflexão que Georg Simmel (1973) faz desse aspecto tão precioso da vida moderna. Partindo do princípio de que a metrópole é a sede da economia do dinheiro, este autor dirá que a perda de tempo (no nosso caso, no trânsito, nos trajetos, nos deslocamentos) pode acarretar prejuízos financeiros ao descumprir a pontualidade nos afazeres. Mas, além disso, ao aumentar o tempo dos

deslocamentos, os habitantes das metrópoles colocam em risco suas próprias estruturas de vida, cada vez mais pautadas pelo relógio e pela pontualidade. Isto é, precisamos manter a precisão de nossas múltiplas relações e afazeres, na chegada ao trabalho, na chegada ao colégio ou faculdade, nas consultas médicas etc. Contudo, nossa realidade social urbana está sistematicamente em colisão com essa vida esquematizada, em virtude dos recorrentes congestionamentos que preenchem as principais redes viárias da cidade e obrigam as pessoas a um exercício diário de paciência e flexibilidade nos cada vez mais extensos deslocamentos entre os bairros residenciais e as zonas de trabalho.

Foi buscando também minimizar um pouco os reflexos desse cenário que o transporte alternativo se caracterizou como uma oferta de serviço autônomo e independente, que em situações desagradáveis se acostumou à liberdade de descumprir as rotas pré-definidas e convencionais, recorrendo, sempre sob o consentimento dos passageiros, a opções auxiliares de trajeto – algo que, por exemplo, não é possível no transporte regado e fiscalizado. Tanto no papel de antropólogo quanto no de cidadão, inúmeras vezes tive a oportunidade de observar essas ‘saídas’ encontradas pelos atores desse sistema como meio de burlar os congestionamentos e até de atender com satisfação algum passageiro atrasado. Foram os casos, por exemplo, quando a Linha Vermelha estava completamente engarrafada e a van, já totalmente preenchida, utilizou-se da Avenida Brasil para chegar ao centro da cidade, assim como quando, diante de algum imprevisto na Estrada do Galeão, principal artéria viária local, o coletivo recorre frequentemente à Estrada das Canárias¹⁷ para sair da Ilha do Governador.

Com isso, um dos fenômenos sobre o qual venho refletindo concerne a eficiência da mobilidade urbana. Esta passa também pelas alternativas de que tratamos aqui, por todas essas comodidades oferecidas pelo transporte alternativo, que são muitas vezes defendidas por parte da população como possibilidade de se livrar dos obstáculos diários das grandes metrópoles. Foi o que eu ouvi de uma jovem adolescente, cujo pai é motorista de van, quando me disse que perderia a comodidade que tem ao pegar as vans que passam perto do seu condomínio, pois, com as mudanças previstas nas linhas alternativas, terá que andar um longo trecho até chegar ao ponto no qual, a partir de então, passará a ter acesso ao serviço.

¹⁷ Artéria viária alternativa aos trajetos de entrada e saída da Ilha do Governador.

3.1.3 Cobradores: os novos personagens das ruas

Além de sempre ter cumprido com o papel de ser uma outra opção de serviço, o interessante desse sistema é ter transformado a dinâmica do transporte local, positiva e negativamente, ao exigir dos usuários uma participação coletiva completamente diferente, tanto no interior dos seus ambientes quanto nos espaços públicos da região. Essa nova realidade é propriamente resultado de um personagem em especial, um novo personagem das ruas: os cobradores. Aos poucos venho amadurecendo essa ideia, em cada incursão a campo, quando me ocupo de observar os gestos e as disposições em cena desses atores, e ouvir a linguagem que, com o tempo, já carrega a sua marca. Para isso, desde o início, quando dei o pontapé inicial na pesquisa, decidi, como metodologia de trabalho, me colocar em alguns pontos de ônibus da Ilha do Governador, em especial aqueles cujo ritmo acelerado da vida urbana é mais evidente. E dali dediquei meu olhar a tudo aquilo que dissesse respeito à atuação das Kombis e vans no exercício do transporte coletivo.

Uma dessas ocasiões foi bem singular e interessante. Peguei uma Kombi da linha *Ribeira X Portuguesa*, no dia 05 de julho de 2013, com o objetivo pré-definido de me localizar num dos pontos de ônibus mais movimentados da Estrada do Galeão. Logo que entrei reconheci o motorista. Sabia, a partir da sua fisionomia, que era um profissional antigo nesse ramo, e que em outras ocasiões eu já havia pego o transporte com ele. Sua Kombi era repleta de adesivos no teto e nas laterais. Eram adesivos de todos os tipos, do Flamengo, do Che Guevara, do GRES União da Ilha do Governador, um que estampava a seguinte mensagem: “Sou chicleteiro” (suponho que em referência a banda baiana *Chiclete com Banana*) etc. Era um coletivo mais do que personalizado pelo seu dono. Contudo, a Kombi não possuía cobrador, e o motorista era quem exercia a dupla função de condutor-cobrador. O itinerário da linha ele mesmo anunciava através de um microfone acoplado à boca, mesmo que nas laterais da carroceria já indicasse o destino. Recebia o dinheiro da passagem diretamente dos passageiros, contava, dava o troco (quando necessário) e voltava a dirigir. Num determinado momento, espontaneamente, uma passageira grita: “Eu vou ficar na Pacheco”, e, sem titubear, mesmo consciente de que em frente à drogaria não existia ponto de ônibus, o motorista parou para a passageira desembarcar.

Não demorou muito e eu desembarquei no ponto de ônibus que pretendia. Encontrei um local para sentar-me, peguei o caderno de campo e retomei minhas observações acerca desse serviço. Era uma Kombi (ou Van) atrás da outra chegando à parada. A primeira que meus olhos puderam registrar, da linha *Bonsucesso X Bananal*, despontou do horizonte com a porta lateral aberta e o cobrador agarrado à janela. O veículo estaciona no ponto e o cobrador, homem jovem de cabelo tingido de louro, de bermuda e tênis, já de pé na calçada, ao lado da Kombi, parecia aguardar alguém segurando um banquinho em uma de suas mãos. Esta mesma cena, às vezes com outros detalhes, se repetiu sistematicamente, em períodos muito curtos de tempo. Em geral, esses personagens se apresentam nesses espaços dessa maneira, com a porta dos coletivos já abertas, ou com metade de seus corpos para fora da janela, anunciando, aos berros, o itinerário de suas linhas, e interpelando, diretamente ou indiretamente, os potenciais passageiros nos pontos de ônibus: “Bora, Bonsucesso? Vai, Guarabú, Bom Marché, Bonsucesso?”; “Guarabú, senhora? Bom Marché? Guarabú, Bom Marché, Portuguesa, Casa Show? Vai embora, vai embora... Guarabú, Assai, Exxtraaa... Portuguesa, Casa Show?”.

Alguns cobradores têm uma maneira diferente de anunciar o trajeto. Porém, todos demonstram uma desenvoltura e uma performance de colocar inveja a qualquer ator profissional acostumado a se apresentar para grandes públicos. Aqui, o público (seus observadores diretos), são todas as pessoas, das mais diferentes origens e pontos de vista altamente diversificados.

Essas são as situações mais comuns com as quais me deparei no campo. Todos esses elementos possibilitam uma infinidade de reflexões. Uma das que me esforço nesta investigação é de que o cobrador do transporte alternativo desempenha, cotidianamente, o papel do orquestrador nas cenas públicas em que se caracterizam os pontos de ônibus. Erving Goffman (2009) diz que o indivíduo quando desempenha um papel, pede implicitamente para que seus observadores acreditem que o personagem que veem no momento possui os atributos que aparenta possuir¹⁸. Suponho que neste caso empírico os observadores (passageiros em potencial), em sua maioria, acreditam, e são, muitas vezes, convencidos por meio desses atributos.

¹⁸ GOFFMAN, E. A representação do eu na vida cotidiana. 17ª Ed. Petrópolis: Vozes, 2009, p. 25.

Mas que personagem é esse que o cobrador representa? É um personagem desinibido, muitas vezes com grande poder de persuasão, que possui cordialidade, gentileza, educação... Ou seja, são estes os atributos principais que ele aparenta possuir e é esta a impressão de realidade que ele tenta dar aos que o observamos nos diversos pontos de ônibus da Ilha do Governador. Mas o dilema que Goffman (2009) explora em seu magnífico trabalho é quando estes atores oscilam entre crer e não crer na sua própria prática. Os que acreditam na impressão criada por sua representação são classificados com *sinceros*, reservando o termo *cínico* àqueles que não creem em sua própria atuação e não se interessam em última análise pelo que seu público acredita. “O executante pode ser levado a dirigir a convicção de seu público apenas como um meio para outros fins, não tendo interesse final na ideia que fazem dele ou da situação” (GOFFMAN, 2009, p. 25). A hipótese preliminar que trabalho, com base mais nas observações do que nas entrevistas diretas, é que o cobrador e, até mesmo, o condutor, estão preocupados em convencer as pessoas a embarcarem em sua Kombi ou van, tornando-as passageiros, fontes de seus lucros diários. À medida que eu observo as disputas, os conflitos e a concorrência entre eles próprios e com os ônibus em torno desse público reforço ainda mais essa avaliação. Todavia, somente a continuidade desta pesquisa para além deste trabalho me permitirá esclarecer se estes atores estão ou não interessados de fato na ideia que os passageiros fazem deles ou da situação.

Por mais que não busquem o julgamento das pessoas como um fim em si mesmo, pode haver quem tente “induzir o auditório a julgá-lo e à situação de um modo particular, procurando este julgamento como um fim em si mesmo” (GOFFMAN, 2009, p. 28). Foi o caso noticiado por um jornal do bairro, que, através de uma matéria, tornou público a maneira especial que um motorista e um cobrador do transporte alternativo desempenham seus ofícios. A manchete dizia: “*Trabalho sério faz com que van se destaque*”, e relatava o modo particular que esses profissionais buscam proporcionar conforto aos seus passageiros nas viagens entre o Bananal e Bonsucesso, oferecendo um coletivo – com ares de *limousine* – com TV, DVD, globo espelhado no teto, bancos decorados, iluminação e som especial. Segundo o jornal (Trabalho..., 2013), essa iniciativa “tem gerado comentários positivos entre centenas de passageiros que o tornaram um sucesso na região”. As falas do motorista explicitam que o interesse é deixar o ambiente confortável não só

para ele, que fica muitas horas no trânsito caótico da cidade, mas, principalmente, para os passageiros.

Esse exemplo traduz bastante a diferença crucial entre o transporte alternativo e o transporte regular. Nos primeiros, seus condutores e cobradores se esforçam, através de performances e da composição cenográfica do próprio veículo, em oferecer um serviço personalizado e, em muitos casos – como esse, por exemplo –, ser capaz de promover a tão sonhada distinção social do público usuário (ou *consumidor* desses serviços) através da transformação do próprio veículo em “carros de luxo”. Assim, a possibilidade de existir aqueles condutores e cobradores que tomam como um fim em si mesmo o julgamento dos observadores (passageiros *clientes*), induzindo um público mais amplo a julgá-lo e à situação de um modo particular, como foi este caso, proporcionando uma comodidade e uma atenção que não é comum a todos os transportes urbanos coletivos na atualidade.

3.1.4 “Trabalho sério”: a *dignidade* do trabalhador e o reconhecimento do serviço de transporte alternativo

Outros exemplos também vêm contribuindo para amadurecer essa aparente nova preocupação no julgamento das pessoas, sejam cidadãos comuns ou agentes públicos, como as manifestações recentes dessa classe que busca reverter a imagem de “marginais”¹⁹ creditada a eles.

O cobrador também exerce uma função econômica no interior desses coletivos. Talvez seja, pelo menos na intenção, a sua função profissional principal. Mas ela não está dissociada de outras funções sociais. Estas aparecem nos modos de participação coletiva particulares desse transporte, inclusive misturado ao econômico. São os casos quando, por exemplo, o passageiro do banco da frente repassa a tarifa do passageiro do banco detrás ao cobrador, ou quando este, gentilmente, carrega a sacola de compras da senhora idosa e as coloca dentro da mala, ou vê a mãe com sua criança de colo e, prontamente, se esforça a pegar o carrinho de bebê. Essas são situações comuns no dia a dia do sistema alternativo

¹⁹ Cerca de 500 motoristas de vans e Kombis fizeram um protesto no Centro do Rio no último dia 13 de setembro de 2013. Eles percorreram a Avenida Presidente Vargas em direção à sede da Prefeitura, exibindo faixas e cartazes que cobravam os direitos dos auxiliares e autônomoas, protestando contra a proibição do transporte alternativo em determinadas áreas da cidade, decretada pelo prefeito Eduardo Paes. Fonte: O Globo, 13/09/2013.

de locomoção na Ilha do Governador, e são ocasiões em que se atualizam etiquetas e regras do viver junto.

Essas obrigações morais, que constituem normas da vida coletiva, são, para Durkheim (2006), manifestações do poder coercitivo que é intrínseco aos chamados “fatos sociais”, e se afirmam a cada momento nas mais variadas situações do cotidiano. Ao chamar a atenção para o caráter coercitivo e generalizado do “fato social”²⁰, o sociólogo francês nos permite pensar, também, certas práticas inerentes a este caso estudado. Tratando-se de máximas morais, como ajudar a uma idosa ou a uma mãe com criança de colo, ou ser gentil com o passageiro do lado repassando sua passagem ao cobrador, “a consciência pública pela vigilância que exerce sobre a conduta dos cidadãos e pelas penas especiais que têm a seu dispor, reprime todo ato que a ofende” (DURKHEIM, 2006, p. 47). Portanto, quando as obrigações legais são violadas, as leis do direito tratam logo de reagir contra os infratores, mas quando, no caso, são os deveres morais ofendidos, as penas especiais a dispor se apresentam de outra maneira.

Além da performance dos cobradores e motoristas, com suas exibições públicas de cordialidade, respeito e eficiência na oferta de seus serviços – ou, ao contrário, o descuido com relação a tudo isso –, cabe ainda salientar que a exibição da qualidade do veículo que circula pela cidade também tornou-se, ao longo do tempo, objeto da crítica da população. A “fumaça preta” saída dos canos de descarga, a alta velocidade, os bancos soltos ou furados etc. passíveis de observação em parte da frota circulante, contribuiu para a estigmatização desse grupo profissional.

Para efeito de ilustração, estes são alguns comentários de pessoas estampados semanalmente nas páginas do Jornal Ilha Notícias, nas colunas *Voz do Leitor* e *Boca no Trombone*:

“Levei uma multa em frente ao shopping esperando a minha esposa, puxada por trocadores de kombi que estavam no local há muito mais tempo. Quando fui reclamar, o guarda municipal disse que as kombis pertencem a outro departamento. Ninguém pode multá-los?” (...) *“Os motoristas de vans e kombis ficam especialmente irresponsáveis nos fins de semana, avançando sinais e falando no celular sem*

²⁰ RODRIGUES, J. A. (Org.). Émile Durkheim. São Paulo: Editora Ática, 2006, 9ª Ed., p. 46-52.

qualquer preocupação. Uma amiga tentou advertir um motorista, mas o cobrador ameaçou expulsar quem criticasse”.

A discriminação e os processos de incriminação dos motoristas e cobradores de van e Kombi a partir de determinados comportamentos desviantes no espaço público é o que tenho verificado nas recorrentes críticas nos jornais da região. Tais críticas traduzem essas repressões aos atos de certos motoristas e cobradores. É a consciência pública empregando a pena especial da discriminação, da repulsão, da segregação. Trata-se de uma coerção menos violenta que a legislação, mas que não deixa de existir e ter consequências. De maneira atenuada, produz os mesmos efeitos que uma pena propriamente dita. Quer isto dizer que não existe uma punição legal para determinadas condutas dos motoristas e cobradores, tais como a abordagem inconveniente, a interceptação desastrosa ou o microfone incômodo que anuncia aos berros o itinerário da linha, mas há uma repressão moral.

4 CAPITULO 3

4.1 O novo STPL

Ganhar a vida corretamente é ser um assalariado regular, viver na metrópole trabalhando, pelo menos, cinco dias por semana. Embora esse modelo, aos poucos, tenha sido parcialmente desconstruído em muitas nações, ainda sobrevive com muita força em grande parte do mundo. Esta era a concepção proposta pelos reformadores sociais e urbanos no começo do século XX, na França, na Inglaterra e nos Estados Unidos da América, conforme nos mostra Topalov (1996). Suas visões estratégicas eram tomar a sociedade e a cidade como objetos da ação racional. Mudando e reformando a cidade, mudar-se-iam o povo e a sociedade em geral.

No âmbito da vida ocupacional, o trabalho intermitente, temporário era encarado como um problema, como um mal hábito que precisava ser resolvido, transformando esses trabalhadores “seja em assalariados regulares, seja em desempregados completos” (TOPALOV, 1996, p. 25). Essas pessoas precisavam adquirir melhores hábitos, e isso passava pela transformação de suas condições de trabalho. Porém, ao combater o “subemprego”, alguns setores populares deveriam simplesmente desaparecer. Topalov (1996) está citando o caso do reformador inglês William Beveridge, que observava a situação dos estivadores ingleses. Mas nós, atualmente, em pleno século XXI, estamos observando e refletindo acerca do caso dos trabalhadores do serviço de transporte alternativo da cidade do Rio de Janeiro.

O conhecimento adquirido ao longo do trabalho de campo a respeito desse universo laboral me permite supor que algo do que está sendo proposto para estes profissionais caminha também, assim como na Europa do século XX, na mesma direção de uma reforma, cuja base é a mudança dos hábitos e dos comportamentos, ou melhor, dos “maus hábitos e comportamentos” inadequados a ideia de modernidade. Por mais que isso não esteja evidente empiricamente, pelo menos seus efeitos e desdobramentos podem ser sentidos dessa maneira. Evidentemente, esta é mais uma hipótese a ser profunda e sistematicamente investigada. Porém, alguns elementos dessa nova conjuntura nos adiantam algumas conclusões.

Por exemplo, o transporte alternativo vem encontrando barreiras nos últimos anos e conhecendo o seu inimigo mais cruel: o prefeito da cidade do Rio de Janeiro. As novidades dos eventos esportivos modificaram a forma do poder público

municipal encarar a mobilidade urbana carioca. Para agradar aos organismos internacionais, a prefeitura pôs em prática um novo e moderno sistema de transporte urbano, o chamado BRT (Bus Rapid Transit), menina dos olhos da atual gestão, cujas empresas de ônibus, unicamente, se privilegiam da parceria, ao passo que esmaga, lentamente, o transporte popular de kombis e vans. Incompatível com essa nova ordem, o modal alternativo veio a conhecer o seu novo roteiro de terror no fim do ano de 2012, quando o prefeito Eduardo Paes anunciou a instalação da Coordenadoria Especial de Transporte Complementar, alterando, oficialmente, a denominação “alternativo” que sempre caracterizou essa proposta de serviço para “complementar”, traduzindo, agora, seu novo caráter funcional: alimentador. A pasta, sob a gestão do ex-delegado da Draco (Delegacia de Repressão às Ações Criminosas Organizadas), Claudio Ferraz, passou a ficar responsável pela implantação do novo Sistema de Transporte Público Local (STPL), e, durante coletiva a imprensa naquele ano, o prefeito declarou que “as modificações serão feitas no sistema, doa a quem doer”.

Entre as principais mudanças, que são resultado de um lento e burocrático processo de licitação, cuja abrangência inclui oito Áreas de Planejamento (AP 2.1 – Zona Sul, AP 3.1 – Méier, AP 3.2 – Ilha e Leopoldina, AP 3.3 – Madureira, AP 4 – Barra e Jacarepaguá, AP 5.1 – Bangu, AP 5.2 – Campo Grande e AP 5.3 – Santa Cruz), das 6.055 vans que circulavam na capital, estará a proibição de vans para transporte de passageiros circularem nas principais vias da cidade (Avenida Brasil e Linhas Vermelha e Amarela), no Centro e na Zona Sul (exceto dentro das comunidades da Rocinha e do Vidigal), e onde constem BRTs e BRSs. Além disso, a presença da cobrança da passagem por meio de Bilhete Único/Rio Card, ao contrário da dinâmica atual do pagamento em dinheiro “vivo” acompanhado pelos cobradores, a concessão das linhas públicas à permissionários individuais (pessoas físicas), com possibilidade de inscrição de mais dois auxiliares, a troca dos veículos do tipo “Kombi” por vans novas e monitoradas por GPS, a oferta do serviço ininterrupta e diuturnamente, todos os dias da semana, de 2h às 14h e de 14h às 2h, a equiparação das tarifas ao valor cobrado pelos ônibus regulares (atualmente R\$ 3,00), a aplicação de identidade visual padronizada nos veículos, incluindo elementos que identifiquem a região onde irão atuar e seus respectivos turnos de operação, a utilização de uniformes e identificadores por parte dos motoristas e algumas outras exigências são características da nova rotina operacional que os

atores do novo sistema complementar terão que cumprir junto ao Poder Público municipal.

Com isso, o poder público municipal coloca em prática a diminuição da dimensão da importância das Kombis e vans para a mobilidade urbana, rebaixando e restringindo seu serviço a uma atuação local e dando início a um processo de segregação socioespacial do transporte público urbano da cidade, onde nas áreas mais ricas e de maior concentração do poder econômico continuarão funcionando somente os sistemas formais de BRT (ou BRS), ônibus e metrô, enquanto o subúrbio e as zonas mais populares abrigarão o antigo sistema alternativo, agora chamado complementar.

5 CONCLUSÃO

É assim que atual prefeitura entende que deve funcionar essa modalidade de transporte, e dessa forma retira do centro das atenções o que ela enxerga como um problema oriundo de governos passados, limpando o terreno da cidade para sediar os grandes eventos esportivos. Essas alterações resultarão em novas formas de organização e gestão do trabalho, além de prováveis novas demandas e respostas coletivas às modificações, como vimos nas manifestações populares de 2013.

Assim como as políticas sociais progressistas do começo do século XX na Europa tiveram origem num projeto educativo dos trabalhadores urbanos e não nas exigências destes, o novo STPL também foi concebido na contramão das exigências dos trabalhadores. Aquelas políticas contrariavam dois hábitos bem arraigados nas classes populares, uma delas a da possibilidade de poder trabalhar quando quiser, o dia que quiser e a hora que quiser.

Na mesma direção, as normatizações do novo sistema nascem com a proposta de restringir a independência e a flexibilidade que historicamente caracterizaram esse transporte. E, pelo que venho ouvindo e observando, esses trabalhadores buscam exatamente o oposto. Desejam ser organizados, mas reclamam da falta de diálogo mais amplo com a prefeitura.

Os desdobramentos dessa reforma continuam vigorando, e torna-se impossível esboçar aqui qualquer conclusão definitiva. Portanto, minha pretensão para o presente trabalho foi estimular reflexões a respeito do transporte urbano sob uma perspectiva antropológica, pois, para alterar o sistema alternativo é preciso primeiro, antes de qualquer coisa, planejar um remodelamento e uma transformação das próprias representações que se tem dessa realidade social. É preciso se esforçar para compreender sua dinâmica e seus atores.

REFERÊNCIAS

BECKER, Howard. **Marginais e Desviantes**. In: Uma Teoria da Ação Coletiva. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977. p. 53-67.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal da Cultura, 1990. p. 40-64.

BOYLE, David. **O Manifesto Comunista de Marx e Engels**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006. p. 7-32.

GOFFMAN, Erving. **Representações**. In: A Representação do Eu na Vida Cotidiana. Petrópolis: Vozes, 1975. p. 25-75.

KACOWICZ, Matheus. **Acidente em Matacavallos e outros faits divers: um romance**. Rio de Janeiro: Record, 2010.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MARTINS, José de Souza. Introdução: o decoro nos ritos de interação na área metropolitana de São Paulo. In: MARTINS, José de Souza (org.). **Vergonha e Decoro na Vida Cotidiana da Metrópole**. São Paulo: Editora Hucitec, 1999. p. 9-15.

NERI, Marcelo; FONTES, Adriana. Informalidade e trabalho no Brasil: causas, consequências e caminhos de Políticas Públicas. **Cadernos Adenauer**, Rio de Janeiro, v. XI, n. 2, p. 31-45, jul. 2010.

RODRIGUES, José Albertino. (Org.). **Émile Durkheim**. São Paulo: Editora Ática, 2006, 9ª Ed. p. 41-52.

SANTUCCI, Jane. **Cidade Rebelde: as revoltas populares no Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Editora Casa da Palavra, 2008.

SILVA, M. L. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

SIMMEL, George. **A Metrópole e a Vida Mental**. In VELHO, Otávio (Org.). O Fenômeno Urbano. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. p. 11-25.

TOPALOV, Christian. **Da questão social aos problemas urbanos**: os reformadores e a população das metrópoles em princípios do século XX. In: RIBEIRO, L.C.Q. & PECHMAN, Robert. Cidade, povo e nação. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996. p. 23-51.

DETRO aumenta as operações na Ilha. Jornal Ilha Notícias, Rio de Janeiro, 06 jun. 2014. Notícias. Disponível em: <http://www.ilhanoticias.com.br/materia/noticias/2550/detro-aumenta-as-operacoes-na-ilha/>. Acesso em: 01 out. 2014.

Trabalho sério faz com que van se destaque. Jornal Ilha Notícias, Rio de Janeiro, 06 set. 2013. Notícias. Disponível em: <http://www.ilhanoticias.com.br/materia/noticias/1920/trabalho-seeacuterio-faz-com-que-van-se-destaque/>. Acesso em: 03 out. 2014.

Mapa das novas linhas do SPTL na AP 3.2 – Ilha e Leopoldina
Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

