

1

A história do ônibus, o transporte público nos dias de hoje e o exercício da profissão de motorista de ônibus

Dos meios de transporte público existentes no Rio de Janeiro, o ônibus é hoje o mais importante. Ele “aposentou” os bondes, e para permitir que o metrô consiga avançar seu território, se uniu a ele para levar a população aos lugares onde o metrô não chega. Quando os motoristas de ônibus entram em greve, a cidade pára, tamanha é a dependência da população. Este capítulo apresenta uma breve história do “nascimento” do ônibus e da evolução do transporte público do Rio de Janeiro, enfatizando o uso deste meio de transporte na cidade, com a tentativa de descobrir como nasceu a profissão de motorista de ônibus.

1.1.

Origem da palavra ônibus

Na França, em 1661, Pascal concebeu a idéia de ônibus, porém o veículo ainda não tinha este nome. O Duque de Roaunez, por sugestão de Pascal, requereu ao Rei Luiz XIV a concessão para explorar carruagens públicas que circulariam em Paris, com itinerário, tarifas e horários preestabelecidos, o que foi concedido em 27 de fevereiro de 1662. O primeiro itinerário foi entre Luxembourg e a Porte de Saint Antoine. As carroças, chamadas pelo povo de carroces à cinc sous, tinham lugar para oito passageiros, além do cocheiro e seu ajudante (Stiel, 2001).

Não se sabe ao certo o motivo, talvez os preços altos, porém em 1678 este tipo de transporte coletivo foi abandonado.

Em 1826, um comerciante francês chamado Stanilas Baudry, dono de uma casa de banhos em Nantes, colocou um serviço de diligências para deslocar seus fregueses do centro até o local de seu negócio. O ponto final dessas diligências ficava em uma praça onde havia uma loja de um chapeleiro de nome Omnes. Naquele tempo as casas não possuíam números. O Sr. Omnes então, fez um trocadilho usando o lema “omnes omnibus” que significa “Omnes para

todos”. Logo os usuários das diligências passaram a usar o termo omnibus para denominá-las.

Sr. Baudry, muito esperto, notou que várias pessoas usavam as diligências apenas para se locomover, e não para freqüentar a casa de banhos. Então, ele solicitou uma autorização oficial para implantar um serviço de viaturas públicas, criando uma linha entre Richebour e Salo (Museu Virtual do Transporte Urbano *apud* Gaillard, 2004).

Nantes foi a primeira cidade do mundo a ter o serviço de transporte público com o nome de omnibus.

1.2. A história do ônibus no Rio de Janeiro

No Brasil, o primeiro transporte tipo ônibus que surgiu foi em 1817, no Rio de Janeiro, quando D. João VI concede a Sebastião Fábregas de Suriguê, sargento-mor da Guarda Real e barbeiro do Rei, uma concessão da exploração de duas linhas de transporte de pessoas. As linhas faziam o percurso Praça XV- Quinta da Boa Vista e Praça XV- Fazenda de Santa Cruz, e tinham um itinerário, tarifa e horário previstos (Revista Onibus, 2004).

A diligência tinha quatro rodas e era puxada por quatro cavalos ou mulas. O tempo de viagem entre Santa Cruz e o Centro durava mais de cinco horas, e havia quatro mudas de animais durante o trajeto.

Em 1837 foi fundada a Companhia de Omnibus, iniciativa do desembargador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho, futuro Visconde de Sepetiba. Ele e mais quatro sócios subscreveram as ações e em menos de dois anos já recebiam os dividendos. Cada passagem custava 100 réis, preço que foi duplicado em 1842.

O sucesso do ônibus foi tão grande que os outros meios de transporte (carruagem, cabriolés e tálburis) protestaram contra o novo concorrente, e a Câmara Municipal instituiu a cobrança de impostos e aplicou pesadas multas aos veículos da Companhia de Omnibus, que eram obrigados a trafegar com lanternas acesas, da Ave Maria em diante¹, com exceção das noites de luar (Feltrin, 1997).

A maior concorrente da Companhia de Omnibus era a Companhia das Gôndolas Fluminenses, apelido dado aos coches que à maneira dos barcos de Veneza, transportavam poucos passageiros, quatro de cada lado e um no fundo, totalizando nove pessoas. As gôndolas eram puxadas por burros.



Figura 1 - Ônibus que trafegava no Rio de Janeiro no início do século XX

Foto: 100 Anos do transporte Urbano no Brasil- Technibus Editora

¹ N.A. – Refere-se às 18 horas em diante.

O surgimento dos bondes em 1868 interrompeu a ascensão do ônibus. Este período durou 40 anos quando então surgiu o auto-ônibus (Pereira, 1984).

O primeiro bonde elétrico a trafegar no Rio de Janeiro foi em 1892 com a linha Largo do Machado – Largo da Carioca.

Os bondes eram abertos e conhecidos como “taiobas”. Em 1925 a Light foi obrigada, por cláusula contratual, a substituir os bondes por outros fechados, mais confortáveis e seguros que os antigos. Em 1927, o prefeito Prado Júnior resolveu suprimir o tráfego de bondes no centro da cidade “a fim de fazer modificações e melhorar o trânsito em geral”.

Em 1944 a Light reformou e pintou os antigos bondes abertos e apresentou-os como novos.

O contrato só extinguiria em 1970, mas em 1963 o governador Carlos Lacerda propôs a rescisão do contrato. Como a empresa não pretendia renovar o contrato, aceitou a sugestão, continuando apenas com os serviços da estrada de ferro do Corcovado até o fim da concessão. O Estado recebeu uma indenização pela rescisão e providenciou com o dinheiro a compra de 300 ônibus diesel para substituir os bondes.

O bonde do Corcovado ficou paralisado de 1970 a 1979, quando foi reinaugurado.



Figura 2 - Os primeiros bondes elétricos (abertos) circularam em São Paulo

Foto: 100 Anos do Transporte Urbano no Brasil – Technibus Editora

O auto-ônibus surgiu no Rio de Janeiro em 1908, três anos depois de circular pela primeira vez em Paris. Era um ônibus à gasolina e fazia o percurso Praça Mauá – Passeio Público. Logo surgiram outras linhas.

Em 1917 foi aprovado o modelo de um novo tipo de auto-ônibus para o transporte de passageiros. Estes ônibus eram movidos à bateria (eletricidade), construídos nos EUA e funcionaram até 1928, quando foram substituídos pelos

“imperiais” ou “chopp-duplo” como os cariocas apelidaram os ônibus de dois andares da Viação Excelsior (Steil, 1984).

O então prefeito mandou fazer um estudo de novos modelos de auto-ônibus, e chegaram ao modelo fechado, com janelas de boa ventilação, dois acessos de entrada e saída, assentos de duas pessoas providos de molas, teto abaulado, dispondo de 20 lugares. A partir deste estudo, só foram concedidas licenças que respeitassem este modelo, e as que já tinham a licença, estas só seriam renovadas se passassem a usar o novo modelo. Estes veículos passaram a ser utilizados em 1926.

Em 1927 o Rio de Janeiro recebeu não só ônibus de dois eixos como 14 veículos de três eixos que possuíam dois andares. Neste mesmo ano a Light e a prefeitura criaram a Viação Excelsior, sob a direção da empresa canadense.

A Excelsior foi a precursora da colocação do regulador de velocidade nos ônibus e foi a responsável pela proibição do excesso de lotação. Em 1928 dezenove empresas estavam licenciadas, transportando 88,1 milhões de passageiros/ano.

Em pouco mais de uma década o movimento de passageiros se firmou e o ônibus deixou de ser complemento de transporte de massa, como trem e bonde, e passou a galgar o status de principal meio de transporte público (Pereira, 1984).

O ônibus se tornou importante por diversos motivos, entre os quais: de permitir acesso a inúmeros lugares sem necessitar colocação de trilhos, era mais rápido e tinha o horário mais flexível que os bondes e trens. As empresas de ônibus, em especial a *Light and Power*, conquistaram um público mais sofisticado e com grande potencial de diversificação de viagens – a classe média ascendente (Pereira, 1984).

Cabe destacar que as melhorias objetivavam dar mais conforto aos passageiros e nada se falava sobre o motorista e/ou o cobrador.

Nas décadas de 40 e 50 os ônibus eram operados por motoristas autônomos e sem itinerário fixo (Pereira, 1984).

O ônibus se consolidou efetivamente na década de 60, quando surgiram as lotações. Eram veículos de lotação mínima de 10 e máxima de 21 passageiros, e com restrições de carga transmitidas ao chassis (Pereira, 1984).

A CTC (Companhia de Transportes Coletivos) foi criada em 1962 como uma tentativa do Poder Público em assumir o papel de planejador, operante e controlador efetivo do sistema de transporte público no Rio de Janeiro. As atribuições da CTC eram de exercer controle físico e econômico-financeiro da

operação do serviços contratados, coordenar, melhorar e estender os sistemas, as linhas e os serviços, organizar e manter cursos de seleção e formação profissional, e a partir de 1964 passou ainda a fiscalizar a operação do sistema.

Em 1963, Carlos Lacerda lançou um plano aprovando as diretrizes básicas do sistema de Transporte Coletivo do Estado da Guanabara, onde decretou que o ônibus passaria a ser o único veículo rodoviário admissível no transporte coletivo. As empresas de lotações e de micro-ônibus tiveram um prazo de 60 dias para se incorporar às empresas já existentes ou formar novas.

Os ônibus elétricos foram desativados em 1972 (SMTU, 1982).

Segundo Ceci Juruá (1990), durante as décadas de 60 e 70 o Rio de Janeiro viveu um retrocesso em matéria de transportes urbanos de massa, ou seja, barcas, trens e metrô. Isto se deu em parte porque os governos da época fizeram investimentos incentivando o transporte rodoviário, como os aterros do Flamengo e Copacabana, a construção de túneis e viadutos e a construção da ponte Rio-Niterói.

A CTC enfraqueceu-se ao longo dos anos, e viu suas linhas serem, pouco a pouco, privatizadas, até que em 1997 ela foi extinta.

1.3. Trólebus

O Rio de Janeiro tentou usar o trólebus em substituição ao bonde que estava condenado. Duzentos trólebus foram importados da Itália no final do ano de 1958, porém só começaram a funcionar em agosto de 1962. O período de mais de três anos entre a compra e a efetiva inauguração ocorreu por causa da morosidade dos serviços de instalação elétrica. Antes da inauguração foi necessário fazer reparos nos veículos que se encontravam no cais do porto.

Os problemas foram aparecendo: dificuldade de reposição das peças; fornecimento irregular de eletricidade, mau funcionamento do sistema em época de chuva; o veículo não podia andar em alta velocidade porque o fio não permitia. Os trolebus começaram a ser desativados em 1966 e em abril de 1971 o serviço foi totalmente erradicado (Stiel, 1984).

Em 1963 um estudo da CMTTC de São Paulo mostrava que o trólebus dava superávit na operação, enquanto os ônibus a diesel e os bondes davam déficit. Um grupo de trabalho interministerial procurou explicar as razões da desativação dos trolebus. São estas:

- pressões das indústrias automobilística e petrolífera;
- falta de planejamento;
- abandono de conservação e incapacidade financeira para recomposição do sistema;
- graves problemas de congestionamento nas grandes cidades decorrentes da expansão do uso do transporte individual.

1.4.

O transporte público nos dias atuais

O governo anterior e o atual do Estado do Rio de Janeiro têm investido na ampliação do metrô, e na tentativa de reduzir a grande quantidade de ônibus nas ruas. Os ônibus são considerados responsáveis pelo trânsito lento e causadores do aumento da poluição pela grande liberação de monóxido de carbono.

As empresas sofrem com as depredações, o vandalismo e as gratuidades, que geram prejuízo e perda de passageiros, o que vêm ocorrendo cada vez mais. Na cidade do Rio de Janeiro o metrô é um transporte para “poucos”, tendo em vista que a área coberta por ele ainda é pequena. As empresas de ônibus se uniram ao metrô para transportar as pessoas que desembarcam nas linhas finais do metrô e ainda têm que pegar ônibus para chegarem ao seu destino. Foi criado então um bilhete chamado integração, onde o passageiro paga pelo valor do metrô e tem direito ao ônibus de integração de graça.

Segundo a FETRANSPOR (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro) existem hoje (2005) na região metropolitana do Rio de Janeiro 105 empresas de ônibus municipais com 10.133 veículos que têm em média 5,5 anos de uso. São 724 linhas, transportando 118.00 passageiros por mês e 4.538 usuários por dia.

1.5. Os motoristas de ônibus

Segundo o presidente do Sindicato dos motoristas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, os primeiros motoristas de ônibus vinham a ser motoristas de bondes. Com a extinção dos bondes, os motoristas migraram para os ônibus.

No decorrer dos anos, conforme as linhas de ônibus da CTC iam sendo privatizadas, os motoristas então passaram a trabalhar para quem eles chamavam de “galegos”. Os motoristas que ainda estavam na CTC e os que passaram a trabalhar para o setor privado concordavam que trabalhar na CTC era melhor, pois os empregados tinham mais liberdade e eram mais ouvidos (Caiafa, 2002). A idéia de vincular-se a CTC era de que o emprego público dá mais tranqüilidade ao empregado, enquanto que a empresa privada cobra do funcionário resultados: se não os obtêm, o funcionário é despedido. Hoje, todos os motoristas trabalham para empresas privadas.

Segundo dados da FETRANSPOR (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro), o transporte público por ônibus gera 95.000 empregos diretos e 285.000 empregos indiretos. Considerando o índice de 2,5 familiares por empregado, estima-se que um milhão de pessoas dependam economicamente dos trabalhos proporcionados pelo setor.

Os motoristas de ônibus hoje em dia são profissionais reconhecidos por lei: possuem carteira assinada, o que lhes dá alguns direitos, como férias, 13º salário e FGTS. Esses direitos, porém, não impedem que os mesmos sofram com o trabalho desgastante, a violência urbana, o excesso de movimentos repetitivos, as horas-extras realizadas e na maioria das vezes não pagas, o ruído acima do limite de tolerância, a alta temperatura e a vibração do veículo. Estes fatores em conjunto podem levar o motorista ao estresse e a problemas de saúde.

Além disso, em algumas linhas eles exercem dupla função: motorista e cobrador. Dirigem e ainda lidam a responsabilidade do dinheiro, de dar o troco e liberar a catraca.

1.6. Conclusão do capítulo

A História do ônibus é importante para entendermos a relevância deste transporte atualmente, de como nasceu a profissão de motorista de ônibus, e as mudanças sofridas ao longo dos tempos. O ônibus não existe sem o motorista, por isto nos próximos capítulos vamos olhar para o motorista dentro do seu posto de trabalho, e procurarmos descobrir os resultados físicos e mentais causados pela relação humano-máquina.