



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**

CAUÊ VIEIRA CAMPOS

**AS GREVES SELVAGENS NA
ONDA DE PROTESTOS DO BRASIL (2011-2016)**

**CAMPINAS
2023**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

CAUÊ VIEIRA CAMPOS

**AS GREVES SELVAGENS NA
ONDA DE PROTESTOS DO BRASIL (2011-2016)**

Tese apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Doutor em Ciência Política.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Andréia Galvão

**Campinas
2023**

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Paulo Roberto de Oliveira - CRB 8/6272

C157g Campos, Cauê, 1990-
As greves selvagens na onda de protesto do Brasil (2011-2016) / Cauê
Vieira Campos. – Campinas, SP : [s.n.], 2023.

Orientador: Andréia Galvão.
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de
Filosofia e Ciências Humanas.

1. Movimentos de protesto. 2. Greves e lockouts. 3. Movimentos sociais.
4. Sindicalismo. 5. Brasil - Política e governo - 2011-2016. I. Galvão, Andréia,
1971-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas. III. Título.

Informações Complementares

Título em outro idioma: The wildcat strikes in the wave of protests in Brasil (2011-2016)

Palavras-chave em inglês:

Protest movements

Strikes and lockouts

Social movements

Syndicalism

Brazil - Politics and government - 2011-2016

Área de concentração: Ciência Política

Titulação: Doutor em Ciência Política

Banca examinadora:

Andréia Galvão [Orientador]

Luciana Ferreira Tatagiba

Paula Regina Pereira Marcelino

Ricardo Luis Coltro Antunes

Roberto Verás de Oliveira

Data de defesa: 29-08-2023

Programa de Pós-Graduação: Ciência Política

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0000-0001-6810-5798>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/6122706676054004>

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora do trabalho de Defesa de Tese de Doutorado, composta pelos professores doutores a seguir descritos, em sessão pública realizada em 29 de agosto de 2022, considerou o candidato Cauê Vieira Campos aprovado.

Prof.^a Dr.^a Andréia Galvão

Prof. Dr.^a Luciana Ferreira Tatagiba

Prof. Dr.^a Paula Regina Pereira Marcelino

Prof. Dr. Ricardo Luis Coltro Antunes

Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira

A Ata de Defesa, assinada pelos membros da Comissão Examinadora, consta no processo de vida acadêmica do aluno.

À Zelinda Esterci, *in memoriam*,
pelo legado de amor à ciência e à política.

AGRADECIMENTOS

Há algum tempo vi um importante cientista político brasileiro dizendo que a vida acadêmica era solitária, individual - pelo menos, a minha experiência diz que isso não é verdade. Esta tese é resultado de um esforço coletivo, de uma infinidade de pessoas, muitas das quais nem imaginam que me ajudaram a chegar aqui, e tantas outras que, se eu fosse citá-las, provavelmente esqueceria de alguém injustamente. Foi uma caminhada de mais de uma década para resultar nestas páginas; foram algumas centenas de pessoas que passaram por mim e que de certa forma contribuíram com o que apresento aqui. Obviamente, a responsabilidade pelo que escrevo é integralmente minha.

Lembro-me, como se fosse hoje, o dia em que fiz uma proposta de projeto de pesquisa de mestrado para minha orientadora, Andréia Galvão, em um congresso sindical, e ela me trouxe outro projeto, completamente diferente: estudar as greves na construção civil que tomavam o país em 2012. Esta ideia mudou minha vida, e se, mais de dez anos depois, eu sigo estudando, com tantas dificuldades, a onda de greves selvagens que inundou o Brasil, é porque me apaixonei pelo tema e hoje continuo fascinado pela capacidade de resistência da classe trabalhadora, mesmo nas condições mais adversas.

Portanto, primeiramente, muito obrigado, Andréia, por me chamar atenção para o tema, e por uma orientação impecável, capaz de transmitir a necessária dose de dureza e doçura para atravessarmos os caminhos tortuosos da vida acadêmica. Sei que falo por mim e por todos os seus orientandos.

Igualmente agradeço a meus pais, Luiz Arnaldo e Vera, e, na figura deles, a toda minha família, por me ajudarem a tornar possível o sonho do doutorado. A vida de um pós-graduando, trabalhador e militante, é permeada pelas privações e por uma mente inquieta... não sei – e talvez não queira saber – o que é conviver por mais de dez anos com alguém que escolheu isso para si. Sei que a convivência comigo nesses anos não deve ter sido fácil.

Obrigado sobretudo pela paciência, cuidado e apoio nessa jornada!

Costumo dizer que sou uma pessoa de poucos amigos, mas que poderia dar minha vida por eles, "os inseparáveis": Pedro, Matheus e Jelther. Mesmo com as distâncias no tempo e no espaço que a vida adulta impõe, amizades de décadas são para poucos. Tê-los comigo nessa jornada foi fundamental e tornou tudo mais fácil!

Nesta década inteira de pesquisa, foram inúmeras visitas de campo: estive em cinco estados brasileiros, mais de oito cidades, e contei com muitos amigos e amigas que me acolheram em suas casas, oferecendo a tranquilidade para que eu pudesse pesquisar. Também não vou citar todos aqui, pois foram muitos e igualmente esqueceria alguém injustamente; mas todos aqueles que me receberam em suas casas, saibam que essa tese só foi possível graças a vocês. Meu agradecimento será eterno.

Agradeço às professoras, Dra. Paula Marcelino e Dra. Luciana Tatagiba, pelas arguições extremamente refinadas na bancada de qualificação, com contribuições fundamentais que procurei incorporar ao meu trabalho. Também sou grato aos professores Dr. Ricardo Antunes e Dr. Roberto Véras, pela participação na banca de defesa de tese.

Agradeço ao DIEESE e a todos seus trabalhadores, em especial a Rodrigo Linhares, do Sistema de Acompanhamento de Greves, sempre tão solícito às minhas demandas por informações.

Agradeço aos funcionários das secretarias de Graduação e Pós-Graduação, da Biblioteca e Laboratório de Informática do IFCH, cujos trabalho e dedicação garantem a realização de nossas pesquisas.

Por fim, agradeço a todos e todas as trabalhadoras do mundo. O resultado deste trabalho é para vocês. Espero que essa tese possa ser uma ferramenta útil para a tarefa histórica que temos a cumprir. Nada disso seria possível e necessário sem uma fé inabalável na capacidade de transformação da classe trabalhadora.

*A greve se soltou na cidade.
É uma coisa bonita a greve, é a mais bela das aventuras. Pedro Bala tem vontade de entrar na greve, de gritar com toda a força do seu peito, de apartear os discursos. Seu pai fazia discursos numa greve, uma bala o derrubou. Ele tem sangue de grevista. Demais a vida da rua o ensinou a amar a liberdade. A canção daqueles presos dizia que a liberdade é como o sol: o bem maior do mundo. Sabe que os grevistas lutam pela liberdade, por um pouco mais de pão, por um pouco mais de liberdade. É como uma festa aquela luta.*

(Jorge Amado, *Capitães de Areia*, 1937).

RESUMO

O Brasil foi sacudido por confrontos sociais e políticos nos últimos dez anos. As “Jornadas de Junho” de 2013 são um marco desse período. Mas, desde antes, diversos confrontos estavam ocorrendo no país. Por essa razão, sustentamos ter havido uma “onda de protestos” entre 2011 e 2016. Dentro desse cenário, buscamos observar um fenômeno específico: as greves por fora do sindicato – as chamadas greves selvagens, que ocorrem a despeito das direções não assumirem a tarefa de organizar e mobilizar os trabalhadores. Esta tese tem como objetivo discutir a emergência de algumas dessas greves na onda de protestos: dos operários da construção das UHE de Belo Monte, Jirau e Santo Antônio, e também do COMPERJ; dos rodoviários de São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre; e dos garis da cidade do Rio de Janeiro. Argumentamos que: a) apesar de situadas em setores econômicos distintos, essas greves selvagens podem ser tratadas como um mesmo fenômeno; b) a mudança na Estrutura de Oportunidades Políticas (EOP) que desencadeou essa “onda de protestos” decorre da realocação de frações de classes e de classes sociais que sustentavam o governo Dilma Rousseff (2011-2016); c) a estrutura sindical brasileira contribui para o recurso à greve selvagem; e d) a atuação mais pragmática e moderada dos sindicatos que organizam esses trabalhadores faz com que estes evitem a mobilização.

Palavras-chaves: Movimentos de protesto; Greves e lockouts; Movimentos sociais; Sindicalismo; Brasil - Política e governo - 2011-2016.

ABSTRACT

Over the last decade, Brazil has been shaken by social and political conflicts. The "Jornadas de Junho" of 2013 mark this period. However, even before that, various conflicts have been occurring in the country, indicating a "wave of protests" between 2011 and 2016. Within this scenario, we seek to observe a specific phenomenon: strikes outside the union – the so-called wildcat strikes, which occur despite the management not assuming the task to organize and mobilize workers. This thesis aims to discuss the emergence of some of these strikes in this wave of protests: by the construction workers of the Belo Monte hydroelectric power plants, Madeira hydroelectric complex (CHM), and also by COMPERJ; the bus drivers and ticket collector in São Paulo, Rio de Janeiro and Porto Alegre; and street sweepers in the city of Rio de Janeiro. We argue that: a) despite being located in different economic sectors, these wildcat strikes can be treated as the same phenomenon; b) the change in the Structure of Political Opportunities (SPO) that triggered this “wave of protests” stems from the relocation of fractions of classes and social classes that supported the Dilma Rousseff government (2011-2016); c) the Brazilian trade union structure contributes to the use of wild strikes; and d) the more pragmatic and moderate performance of the unions that organize these workers makes them avoid mobilization.

Key words: Protest movements; Strikes and lockouts; Social movements; Syndicalism; Brazil - Politics and government - 2011-2016

LISTA DE IMAGENS

| | | |
|-----------|--|-----|
| IMAGEM 1 | Relação Estado/movimentos sociais | 64 |
| IMAGEM 2 | As fases da “onda de protestos” brasileira entre 2011 e 2016 | 888 |
| IMAGEM 3 | Tuíra Kayapó confronta José Antônio Muniz Lopes | 146 |
| IMAGEM 4 | Trabalhadores das obras de UHE de Jirau “escoltados” pela Polícia Civil e pela FNSP | 185 |
| IMAGEM 5 | Assembleia dos trabalhadores no canteiro de obras da UHE de Jirau | 186 |
| IMAGEM 6 | Garis em atos de greve pelas ruas do centro do Rio de Janeiro | 241 |
| IMAGEM 7 | Garis e suas performances pelas ruas do Rio de Janeiro | 244 |
| IMAGEM 8 | Marcha dos garis na greve | 244 |
| IMAGEM 9 | Garis com suas pautas | 245 |
| IMAGEM 10 | Garis: “Nãos somos lixo” | 245 |
| IMAGEM 11 | Veículo de empresa de segurança privada escolta caminhão de lixo na Zona Sul carioca | 248 |
| IMAGEM 12 | Exemplares de impressos mobilizam e denunciam na greve dos garis.. | 252 |
| IMAGEM 13 | Mapa com divisão geográfica da rede de transporte regional de São Paulo | 278 |
| IMAGEM 14 | Mapa da divisão geográfica da rede de transporte regional do Rio de Janeiro | 282 |
| IMAGEM 15 | Mapa da divisão geográfica da rede de transporte regional de Porto Alegre | 285 |
| IMAGEM 16 | Símbolo do Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro | 296 |

LISTA DE TABELAS

| | | |
|-----------|--|-----|
| TABELA 1 | Aumento do salário mínimo no Brasil – 1995 a 2016 | 71 |
| TABELA 2 | Greves ocorridas no Brasil entre 2011 e 2016, por esfera, setor e caráter | 83 |
| TABELA 3 | Greves dos setores da construção, asseio e conservação, e transporte de passageiros comparadas ao total registrado no Brasil – 2011 a 2016 | 84 |
| TABELA 4 | Trabalhadores da construção civil por sexo biológico – 2013 | 157 |
| TABELA 5 | Trabalhadores da construção civil por idade – 2013 | 158 |
| TABELA 6 | Trabalhadores da construção civil por raça/etnia – 2013 | 159 |
| TABELA 7 | Trabalhadores da construção civil por escolaridade – 2013 | 159 |
| TABELA 8 | Empregados no setor de limpeza e taxa de resíduos recolhidos no Rio de Janeiro – 2011 a 2020 | 219 |
| TABELA 9 | Dados sobre a varrição de ruas no Rio de Janeiro – 2011 a 2020 | 220 |
| TABELA 10 | Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por idade – 2014 | 222 |
| TABELA 11 | Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por escolaridade – 2014..... | 223 |
| TABELA 12 | Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por raça – 2014..... | 224 |
| TABELA 13 | Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana no Brasil – 2014 | 268 |
| TABELA 14 | Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana e sexo biológico no Brasil – 2014 | 269 |
| TABELA 15 | Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana e faixa etária no Brasil – 2014 | 269 |
| TABELA 16 | Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana e escolaridade no Brasil – 2014 | 270 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | | |
|------------|---|-----|
| GRÁFICO 1 | Onda de protestos – Brasil – 2011 a 2016 | 30 |
| GRÁFICO 2 | Aumento real (%) do salário mínimo – Brasil – 1996 a 2016 | 70 |
| GRÁFICO 3 | Distribuição dos reajustes salariais comparados com o INPC-IBGE, e sua variação real média no Brasil - 1996-2016 | 72 |
| GRÁFICO 4 | Produto Interno Bruto no Brasil em bilhões de dólares – 1994 a 2016..... | 74 |
| GRÁFICO 5 | Distribuição dos empregos criados a partir da faixa salarial | 76 |
| GRÁFICO 6 | Índice de Desemprego Médio no Brasil – 1994 a 2014 | 79 |
| GRÁFICO 7 | Inflação no Brasil pelo INPC – 2003 a 2016 | 81 |
| GRÁFICO 8 | Participação (%) dos setores da construção, asseio e conservação, e transporte de passageiros no total de greves no Brasil – 2011 a 2016..... | 84 |
| GRÁFICO 9 | Percentual de sindicalização em obras estruturais no Pará – 2013 | 114 |
| GRÁFICO 10 | Percentual de sindicalização em obras estruturais em Rondônia – 2013 | 117 |
| GRÁFICO 11 | Percentual de sindicalização em obras estruturais no estado do Rio de Janeiro – 2013 | 119 |
| GRÁFICO 12 | Percentual de sindicalização entre trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro – 2014 | 122 |
| GRÁFICO 13 | Percentual de sindicalização no setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos por sexo biológico no Rio de Janeiro – 2014 | 122 |
| GRÁFICO 14 | Taxa de sindicalização entre trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros no Rio de Janeiro – 2014 | 127 |
| GRÁFICO 15 | Taxa de sindicalização entre trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros em Porto Alegre – 2014 | 133 |
| GRÁFICO 16 | Taxa de sindicalização entre trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros em São Paulo – 2014 | 134 |
| GRÁFICO 17 | Participação de pessoas do sexo biológico feminino entre os trabalhadores da construção civil – 2007 a 2021 | 158 |
| GRÁFICO 18 | Trabalhadores da construção civil com Ensino Médio completo – 2007 a 2021 | 159 |
| GRÁFICO 19 | Trabalhadores da construção civil de 40 e 49 anos – 2007 a 2021 | 160 |
| GRÁFICO 20 | Acidentes de trabalho registrados no setor construção no Brasil – 2010 a 2017 | 176 |

| | | |
|------------|--|-----|
| GRÁFICO 21 | Incidência de acidentes de trabalho no Brasil – 2008 a 2016 | 177 |
| GRÁFICO 22 | Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por sexo biológico – 2014 | 222 |
| GRÁFICO 23 | Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro e Brasil por escolaridade – 2014 | 224 |
| GRÁFICO 24 | Reajuste salarial nos acordos coletivos entre COMLURB e SIEMACO-Rio no período de 1995 a 2015 | 249 |
| GRÁFICO 25 | Evolução do IPK no Sistema de Ônibus Urbano em capitais brasileiras – 1994 a 2015 | 271 |
| GRÁFICO 26 | Evolução do salário médio mensal dos motoristas do Sistema de Ônibus Urbano em capitais brasileiras – dez./2014..... | 272 |
| GRÁFICO 27 | Gráfico 27 – Evolução da Tarifa Média Ponderada pelo volume de passageiros no Sistema de Ônibus Urbano– 1994 a 2015..... | 272 |
| GRÁFICO 28 | Comparação entre a variação acumulada da tarifa de ônibus e índices inflacionários | 285 |
| GRÁFICO 29 | Percentual de veículos em circulação no dia 13 de maio de 2014 em relação a uma terça-feira normal.. | 322 |
| GRÁFICO 30 | Percentual de veículos em circulação no dia 14 de maio de 2014 em relação a uma terça-feira normal..... | 323 |

LISTA DE SIGLAS

ABC – Região da Grande São Paulo composta por Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul

ADI – Avaliações de Desempenho Individual

ALERJ – Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro

ANC – African National Congress – Congresso Nacional Africano.

ANDES-SN – Associação Nacional de Docentes de Ensino Superior – Sindicato Nacional

APA – Área de Proteção Ambiental

ASS – Alternativa Sindical Socialista

AURA-RS – Associação Única dos Rodoviários Aposentados do Rio Grande do Sul

BIRD - Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (Banco Mundial)

BLTP – Bloco de Luta pelo Transporte Público

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BNDESPar – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social Participações

BRT – Bus Rapid Transit

CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

CAT – Central Autônoma dos Trabalhadores

CAT – Comunicação de Acidente do Trabalho

CCBM - Consorcio Construtor de Belo Monte

CCT – Câmara de Compensação Tarifária

CELURB – Companhia Estadual de Limpeza Urbana

CGT – Central Geral dos Trabalhadores

CGTB – Central Geral dos Trabalhadores do Brasil

CHESF – Companhia Hidro Elétrica do São Francisco

CHM – Complexo Hidrelétrico do Madeira

CHX – Complexo Hidrelétrico do Xingu

CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas

CMBM – Consórcio Montador de Belo Monte

CMTC – Companhia Municipal de Transporte Coletivos

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CNPC – China National Petroleum Company

CNTI – Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria

CNTS – Confederação Nacional dos Trabalhadores na Saúde Privada

CNTTT – Confederação Nacional dos Trabalhadores nos Transportes Terrestres
COMLURB – Companhia Municipal Limpeza de Urbana
COMPERJ – Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro
COMTU – Conselho Municipal de Transportes Urbanos
CONCLAT – Congresso Nacional da Classe Trabalhadora
CONCUT – Congresso da CUT
CONORTE – Consórcio Operacional Zona Norte
CONTICOM - Confederação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores na Indústria da Construção e da Madeira.
COSATU – Congress of South African Trade Unions
CRDD – Comissão de Revisão Demissional e Disciplinar
CSA – Companhia Siderúrgica do Atlântico
CSAC – Consórcio Construtor de Santo Antônio
CSB – Central dos Sindicatos Brasileiros
CSC – Corrente Sindical Classista
CSP – Conlutas – Central Sindical e Popular – Coordenação Nacional de Lutas
CST – Corrente Socialista dos Trabalhadores
CTA – Central de Trabajadores de la Argentina
CTB – Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil
CTC – Companhia de Transportes Coletivos
CUT – Central Única dos Trabalhadores
DACT – Departamento Autônomo de Transportes Coletivos
DCE – Diretório Central dos Estudantes
DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DLU – Departamento de Limpeza Urbana
EFMM – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
EIA/RIMA – Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental
EOP – Estrutura de Oportunidades Políticas
EPI – Equipamento Proteção Individual
EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação
ESBR – Energia Sustentável do Brasil
ESEC – Estação Ecológica
EUA – Estados Unidos da América

FASUBRA – Federação de Sindicatos de Trabalhadores Técnico-Administrativos em Instituições de Ensino Superior Públicas do Brasil

FBP – Frente Brasil Popular

FEEMA – Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente

FENASCON – Federação Nacional dos Trabalhadores em Serviços, Asseio e Conservação, Limpeza Urbana, Ambiental e Áreas Verdes.

FENATRACOP – Federação Nacional dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção Pesada

FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

FHC – Fernando Henrique Cardoso

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

FIFA – Fédération Internationale de Football Association

FMI – Fundo Monetário Internacional

FNSP – Força Nacional de Segurança Pública

FPSM – Frente Povo Sem Medo

FS – Força Sindical

FST – Fórum Sindical de Trabalhadores

FUNAI – Fundação Nacional dos Povos Indígenas

GCM – Guarda Civil Metropolitana

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IGP-DI – Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna

IGPM – Índice Geral de Preços Mercado

IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana

INPC – Índice Nacional de Preços ao Consumidor

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

IPK – Índice de Passageiros por Quilometro

LI – Licença de Instalação

LP – Licença Prévia

LTDA – Limitada

MAR – Museu de Arte do Rio

MBL – Movimento Brasil Livre

MCMV – Programa Minha Casa, Minha Vida
MDR – Ministério do Desenvolvimento Regional
MES – Movimento Esquerda Socialista
MLS – Movimento pela Luta Socialista
MPF – Ministério Público Federal
MPL – Movimento Passe Livre
MPT – Ministério Público do Trabalho
MR8 – Movimento Revolucionário 8 de Outubro
MST – Movimento dos Trabalhadores Sem Terra
MTE – Ministério do Trabalho e Emprego
MTST – Movimento dos Trabalhadores Sem Teto
MW – MegaWatts
MXVPS – Movimento Xingu Vivo para Sempre
NCST – Nova Central Sindical dos Trabalhadores
NME – Nova Matriz Econômica
NTU – Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano
OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OEA – Organização dos Estados Americanos
OLJ – Operação Lava Jato
ONU – Organização das Nações Unidas
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PBF – Programa Bolsa Família
PCB – Partido Comunista Brasileiro
PCdoB – Partido Comunista do Brasil
PCSS – Plano de Cargos, Carreiras e Salários
PDT – Partido Democrático Trabalhista
PF – Polícia Federal
PIB – Produto Interno Bruto
PL – Partido Liberal
PL – Projeto de Lei
PLR – Programa de Repartição de Lucros e Repasses
PM – Polícia Militar
PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNAD-C – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
PP – Partido Progressista
PPP – Parcerias Público-Privadas
PR – Partido da República
PRJ – Prefeitura do Rio de Janeiro
PROFIS – Programa de Formação Interdisciplinar Superior UNICAMP
PRT – Procuradoria Regional do Trabalho
PSB – Partido Socialista Brasileiro
PSC – Partido Social Cristão
PSD – Partido Social Democrático
PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira
PSL – Partido Social Liberal
PSOL – Partido Socialismo e Liberdade
PSTU – Partido Socialista dos Trabalhadores Unificados
PT – Partido dos Trabalhadores
PTB – Partido Trabalhista do Brasil
PV – Partido Verde
RAIS – Relação Anual de Informações Sociais
REDUC – Refinaria de Duque de Caxias
REPLAN – Refinaria de Paulínia
ROTAM – Rondas Ostensivas Táticas Metropolitanas
RTR – Redes de Transportes Regionais
SAC – Sistema de Acompanhamento de Acordos Coletivos
SAG – Sistema de Acompanhamento de Greves
SAS – Sistema de Acompanhamento de Salários
SDS – Social Democracia Sindical
SECONSERVA – Secretaria de Conservação e Serviços Públicos
SEC-RJ – Sindicato dos Empregados do Comércio do Rio de Janeiro
SENALBA-Rio – Sindicato dos empregados em entidades culturais, recreativas, de assistência social, de orientação e de formação profissional do município do Rio de Janeiro.
SEOPA – Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre
SEPE-RJ – Sindicato Estadual dos Profissionais da Educação do Rio de Janeiro

SIEMACO-RJ – Sindicato dos Empregados de Empresas de Asseio e Conservação do Município do Rio de Janeiro

SINDEMON-RJ – Sindicato das Empresas de Engenharia de Montagem e Manutenção Industrial do Estado do Rio de Janeiro

SINDMOTORISTAS-SP – Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo

SINDPETRO-RJ – Sindicato dos Trabalhadores das Empresas Próprias e Contratadas na Indústria e no Transporte de Petróleo, Gás, Matérias-primas, Derivados, Petroquímica e afins, Energias de Biomassas e outras Renováveis e Combustíveis Alternativos no Estado do Rio de Janeiro

SINE – Sistema Nacional de Empregos

SINICOM – Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada

SINTICMA - Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Da Madeira, da Construção Civil e da Mobília de Altamira e Região

SINTICOM-São Gonçalo – Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Civil e Pesada, Montagem e Manutenção Industrial, Olaria, Cerâmica, Mobiliário, Mármore e Granito de São Gonçalo, Itaboraí E Região

SINTRAMON-Itaboraí – Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Montagem e Manutenção de Itaboraí

SINTRAPAV-PA – Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção Pesada e Afins do Estado do Pará

SINTRATURB-RIO – Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Público do Rio de Janeiro

SINTUFF – Sindicato dos Trabalhadores em Educação na Universidade Federal Fluminense

SNS – Secretaria Nacional de Saneamento

SRTE-RO – Superintendência Regional do Trabalho e Emprego-Rondônia

STET-POA - Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte de Porto Alegre

STF – Supremo Tribunal Federal

STICCERO – Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Construção Civil do Estado de Rondônia

STICMB/PA – Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Construção Civil e do Mobiliário de Belém

STS – Sistema Transportador Sul

TCE – Tribunal de Contas do Estado

TCP – Teoria do Confronto Político

TJ-SP – Tribunal de Justiça de São Paulo

TNMS – Teoria dos Novos Movimentos Sociais

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TST – Tribunal Superior do Trabalho

UB – União Brasil

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UGT – União Geral dos Trabalhadores

UHE – Usina Hidrelétrica

UNEAFRO Brasil – União de Núcleos de Educação Popular para Negras/os e Classe Trabalhadora

UNIBUS – Consórcio União da Bacia Urbana Sudeste-Leste

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

UPA – Unidade Petroquímica Associada

UPB – Unidade Petroquímica Básica

UTE – Usina Termoelétrica

VPR – Vem pra rua

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| PRÓLOGO | 25 |
| INTRODUÇÃO | 26 |
| A. Objetivo e hipóteses | 32 |
| B. A bússola que nos guiou ao longo da travessia | 34 |
| C. Em campo | 39 |
| CAPÍTULO 1 – AS GREVES POR FORA E O SINDICALISMO COMO MOVIMENTO SOCIAL | 44 |
| 1.1 Greves Selvagens | 44 |
| 1.1.1 Liderança e organização | 48 |
| 1.1.2 Uma breve digressão sobre a questão da espontaneidade | 49 |
| 1.2 Greves de Massas | 51 |
| 1.3 Sintetizando o debate | 52 |
| 1.4 Sindicalismo: instituição e movimento | 53 |
| 1.5 Crise de 2008: uma oportunidade à teoria dos movimentos sociais | 55 |
| 1.6 Estrutura social e econômica | 56 |
| 1.7 A identidade como motor para a ação | 57 |
| 1.8 Estratégia, repertórios, performances e frames | 59 |
| 1.9 Relações com o Estado | 63 |
| 1.10 Considerações parciais | 65 |
| CAPÍTULO 2 - A ESTRUTURA DE OPORTUNIDADES POLÍTICAS ABERTAS PELOS GOVERNOS PETISTAS | 66 |
| 2.1 Governos Lula (2003-2010): da ortodoxia à heterodoxia | 66 |
| 2.2 O papel do PAC na política de desenvolvimento | 72 |
| 2.3 Governos Dilma (2011-2016): da heterodoxia à ortodoxia | 77 |
| 2.4 A Onda de protestos brasileira (2011-2016) | 80 |
| 2.4.1 Um parêntese conceitual necessário | 85 |
| 2.4.2 As fases da onda | 88 |
| 2.5 Considerações parciais | 100 |
| CAPÍTULO 3 - O PESO DA ESTRUTURA SINDICAL BRASILEIRA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHADORES | 102 |
| 3.1 A estrutura sindical brasileira e seus limites | 102 |

| | | |
|--|--|-----|
| 3.1.1 | As origens e a transformação da CUT | 104 |
| 3.1.2 | O sindicalismo de resultados e a Força Sindical..... | 106 |
| 3.1.3 | O sindicalismo de cúpula se reorganiza..... | 107 |
| 3.2 | Os sindicatos desafiados pelas greves selvagens | 113 |
| 3.2.1 | SINTRAPAV-PA..... | 113 |
| 3.2.2 | STICCERO | 116 |
| 3.2.3 | SINTICOM/SINTRAMON-Itaboraí | 118 |
| 3.2.4 | SIEMACO-Rio | 120 |
| 3.2.5 | SINTRATURB-RIO/Sind. Rodoviários-RJ..... | 125 |
| 3.2.6 | STET-POA..... | 128 |
| 3.2.7 | SINDMOTORISTAS-SP | 133 |
| 3.3 | Considerações parciais | 139 |
| CAPÍTULO 4 - AS GREVES SELVAGENS DOS PEÕES DE TRECHO..... | | 142 |
| 4.1 | As obras..... | 142 |
| 4.1.1 | A UHE de Belo Monte..... | 145 |
| 4.1.2 | Complexo Hidrelétrico do Madeira | 149 |
| 4.1.3 | COMPERJ | 152 |
| 4.2 | Quem é o “peão de trecho”? | 156 |
| 4.3 | O regime de trabalho em um canteiro de obras..... | 170 |
| 4.3.1 | Estrutura hierárquica de um canteiro de obras..... | 173 |
| 4.3.2 | A busca por horas extras | 174 |
| 4.3.3 | Intensificação do ritmo de trabalho | 175 |
| 4.3.4 | Desvio de função | 179 |
| 4.3.5 | Rotatividade na construção civil..... | 179 |
| 4.4 | As greves selvagens na construção dos grandes projetos | 181 |
| 4.4.1 | Complexo Hidrelétrico do Madeira | 181 |
| 4.4.2 | UHE de Belo Monte | 186 |
| 4.4.3 | COMPERJ | 194 |
| 4.5 | Considerações parciais | 209 |
| CAPÍTULO 5 - AS GREVES DO GARIS DO RIO DE JANEIRO (2014 E 2015)..... | | 217 |
| 5.1 | A COMLURB | 217 |
| 5.2 | O gari e seu trabalho | 221 |
| 5.3 | As greves dos garis do Rio de Janeiro - 2014 e 2015..... | 235 |
| 5.4 | A eleição do SIEMACO-Rio de 2015..... | 256 |

| | |
|---|------------|
| 5.5 Alternativas organizativas..... | 258 |
| 5.6 Considerações parciais | 264 |
| CAPÍTULO 6 – AS GREVES DOS RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE, SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO | 267 |
| 6.1 A Categoria | 268 |
| 6.2 O setor de transporte coletivo urbano rodoviário no Brasil..... | 271 |
| 6.3 Os rodoviários e seu trabalho | 287 |
| 6.4 Antecedentes: a luta da juventude pela redução da tarifa do transporte coletivo..... | 297 |
| 6.5 A greves dos rodoviários de Porto Alegre..... | 301 |
| 6.5.1 As eleições do STET-POA de 2014 | 312 |
| 6.6 A greve dos rodoviários do Rio de Janeiro..... | 316 |
| 6.7 A greve dos rodoviários de São Paulo | 325 |
| 6.8 Considerações parciais | 329 |
| CONCLUSÃO | 333 |

PRÓLOGO

Escrever essa tese demorou mais do que era esperado. Contraditoriamente, esse tempo era necessário. Afinal, seu único objetivo é se tornar uma ferramenta para organização da classe trabalhadora, e este período permitiu-me precisar melhor as análises.

Vivemos, nesse meio-tempo, a eleição mais importante de nossa história: de um lado, o projeto neofascista de Bolsonaro, em curso desde 2019, e de outro, a defesa da democracia minimante progressista de Lula. Felizmente, o campo democrático venceu. Esse fato histórico muda todo o fio narrativo que se segue, por isso, se não fosse esse atraso esta ferramenta poderia não estar tão afiada, ficando aquém das tarefas futuras que se impõem à classe trabalhadora.

Com a vitória de Lula, gostaria que esse estudo contribuísse para evitar que cometamos, novamente, no movimento sindical brasileiro, os mesmos erros do passado. Poucas vezes a História nos dá uma segunda chance. Dessa vez, é preciso acertar, é necessário construir um sindicalismo capaz de lidar com um governo tão próximo de si, ainda que não seja exatamente seu.

INTRODUÇÃO

No dia 20 de junho de 2013, quase 2 milhões de pessoas tomaram as ruas em diversas cidades por todo o Brasil. Uma semana antes, uma manifestação convocada pelo Movimento Passe Livre (MPL) havia sido fortemente reprimida pela Polícia Militar (PM) na cidade de São Paulo; desde maio, a juventude e os movimentos sociais paulistanos saíam às ruas contra o aumento da passagem do transporte público. A partir da repercussão da violência promovida pela PM-SP, principalmente a que atingiu setores da mídia e manifestantes claramente “pacíficos”, no dia 17 de junho, centenas de milhares saíram às ruas em São Paulo para, três dias depois, ganharem todo o país e tornarem-se milhões.

Desde janeiro de 2013, jovens de Porto Alegre saíam às ruas contra o aumento da passagem, organizados principalmente pelo “Bloco de Luta pelo Transporte Público”, uma frente de movimentos sociais e organizações políticas que coadunavam toda a esquerda porto-alegrense. Assim como em São Paulo, os gaúchos também conquistaram a manutenção do preço da passagem, e lá, ainda, pautaram o debate público acerca do financiamento do transporte coletivo urbano e da necessidade do passe livre para todos.

Nesse mesmo período, diversos conflitos políticos desestabilizaram e derrubaram governos por todos os continentes: “Primavera Árabe”, “Occupy Wall St.”, as manifestações dos “Indignados” no Estado Espanhol, o que leva autores, como della Porta (2015) e Barker *et al.* (2013), a identificarem uma onda de protestos¹ contra as políticas de austeridade promovidas em diferentes países. Mesmo após aqueles protestos de 2011-2013, em setembro de 2016, na Índia, aconteceu o que era considerada, até então, a maior greve geral da história², quando 180 milhões de trabalhadores paralisaram seus trabalhos, o que, aliado a diversos conflitos que eclodiam por todo o globo, parecia comprovar a continuidade dessa onda de protestos.

Diversos autores inseriram as manifestações de junho de 2013 no Brasil nessa onda de protestos global, como Tatagiba (2014), Bringel e Pleyers (2015), e Bringel e Falero (2016). Seguindo a pista de Tatagiba e Galvão (2019), entendemos que é possível identificar uma onda de protestos em 2011 e 2016, que conecta greves de trabalhadores com os demais eventos de

¹ Onda de protestos é um período no qual há uma profusão de ações coletivas realizadas por diversos atores sociais dentro de determinada comunidade política; nesse período, há um processo de inovação nas formas de confronto e nos quadros interpretativos (BARKER, 2014). Nesta tese, utilizaremos esse conceito no lugar de ciclo de protestos (TARROW, 2009), mais comum nas análises dos movimentos sociais. As razões para essa escolha serão explicitadas no capítulo 2.

² Posteriormente superada por outras duas, também promovidas por trabalhadores indianos: a primeira em janeiro de 2021 (Disponível em: <<https://diplomatie.org.br/na-india-a-maior-greve-do-mundo/>>) e a segunda em janeiro de 2019 (Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2019/01/09/greve-de-dois-dias-na-india-tem-adesao-de-200-milhoes-de-trabalhadores>>). Ambos os sites acessados em 3/1/2022.

protestos. A presença dessa onda de protestos significa especificamente a instabilidade do *establishment* político de um país ou região. Uma demonstração dessa instabilidade no Brasil é a queda na aprovação da ex-presidenta Dilma Rousseff em 27 pontos percentuais em três semanas após as manifestações de junho, segundo pesquisa do Datafolha³; e isso se repetiu com governantes de todo o país.

Como vemos adiante, a noção de onda comporta três fases, das quais a primeira é submersa – de 2011 até as “Jornadas de Junho”. A identificação de uma fase submersa da onda nos diferencia dos autores que entendem haver um súbito aumento dos protestos e manifestações no Brasil em 2013. A fase submersa já demonstrava sinais do que estava por vir; contudo, à época, não era possível identificar a relação desses protestos entre si e com aqueles que viriam a acontecer no período subsequente. Hoje, transcorrido um certo lapso de tempo, é possível perceber que diversos eventos aparentemente desconectados entre si na verdade expressavam uma onda de protestos provocada por instabilidades econômicas e políticas na sociedade brasileira.

A primeira manifestação dessa onda é a greve/aquartelamento⁴ dos bombeiros militares do Rio de Janeiro, em fevereiro de 2011. A ela se seguiram diversas greves no setor da construção civil por todo o país, principalmente em 2011 e 2012; a FENATRACOP⁵ anunciou que 580 mil trabalhadores do setor fizeram greve em 2011 e mais de 500 mil trabalhadores no ano seguinte.⁶

Menos de um mês depois dos bombeiros, os operários da obra da Usina Hidrelétrica (UHE) de Jirau (RO) realizaram uma greve de repercussão nacional entre os dias 15 de março e 11 abril. A partir de um desentendimento entre um operário do canteiro e um motorista de ônibus terceirizado, responsável pelo transporte de empregados entre o distrito de Nova Mutum-Paraná e a cidade de Porto Velho, iniciaram-se a destruição e o incêndio de estruturas das obras, como alojamentos, almoxarifados e maquinário. Portanto, uma briga entre trabalhadores deflagrou uma greve que paralisou não só Jirau, mas também as obras da UHE de Santo Antônio⁷, igualmente situada no município de Porto Velho (RO), paralisando 38 mil trabalhadores nas duas obras.

³Folha de São Paulo. Uol. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/poder/2013/06/1303541-popularidade-de-dilma-cai-27-pontos-apos-protestos.shtml>>. Acessado em 2/4/2018.

⁴ A situação de quartelamento se deve ao fato de os bombeiros serem considerados militares e, por isso, são impedidos, pela legislação, de realizar greves, que são consideradas insubordinação e crime militar.

⁵ Federação Nacional dos Trabalhadores nas Indústrias da Construção Pesada.

⁶ FSindical. Disponível em: <<http://fsindical.org.br/midias/arquivo/b7ad40c7ceaa81105d870c9c6793e0f7%201.pdf>>. Acessado em 17/3/2016.

⁷ A greve na UHE de Santo Antônio durou entre os dias 21 de março e 4 de abril, portanto, começou a partir de Jirau e se encerrou antes da greve dessa usina.

Em novembro do mesmo ano, houve um primeiro pico de mobilização do setor da construção quando, simultaneamente, duas das maiores obras do país naquele momento paralisaram, à revelia da direção sindical: a UHE de Belo Monte (Pará) e o COMPERJ⁸. Assim como as primeiras aqui relatadas, essas greves se caracterizaram pela não participação do sindicato em sua eclosão e por conterem entre suas reivindicações a melhoria das condições trabalhistas e salariais.

Já em março de 2012, data-base da categoria em Rondônia, quatro grandes projetos estavam paralisados simultaneamente: as UHE's de Jirau, Santo Antônio, Belo Monte e o COMPERJ. Nesse momento, 80 mil trabalhadores da construção civil realizavam greves no país. Como esperamos demonstrar ao longo desta tese, há uma unidade entre essas greves no setor da construção, que podem ser tratadas como expressão de um único fenômeno.⁹

Nessa dinâmica, os protestos pareciam isolados uns dos outros, mas em uma trajetória de crescimento, como vemos adiante, mantiveram-se até junho de 2013, quando as manifestações de rua ganharam o país com uma infinidade de pautas, repertórios e performances.¹⁰ Diversos agentes políticos e sociais saíram às ruas praticamente de forma contínua, ainda que com reivindicações distintas. É exatamente nesse ponto que a onda de protestos eclodiu na realidade brasileira.

Logo após as “Jornadas de Junho”, uma das cidades onde essas tiveram mais impacto, o Rio de Janeiro viveu uma grande greve dos profissionais da educação, que se estendeu por mais de 70 dias. Essa greve ficou marcada por dar continuidade aos atos massivos de rua como em junho, mas, principalmente, por recuperar uma estética semelhante a “junho” e aos “*black blocs*”¹¹.

Nos meses seguintes, houve uma profusão de manifestações e greves pelo país, sendo aquelas que ganharam mais notoriedade as que se colocavam contra os efeitos colaterais dos megaeventos, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas do Rio de Janeiro. Às vésperas da Copa de 2014, os metroviários de São Paulo realizaram uma greve colocando em xeque todo o plano

⁸ Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, em Itaboraí (RJ).

⁹ Vêras (2014) também reconhece a unidade dessas greves no setor da construção, ligadas às obras do PAC, apontando suas consequências para o sindicalismo brasileiro, na medida em que aconteceram por fora da estrutura sindical oficial.

¹⁰ Há muitas divergências na bibliografia sobre esse movimento: alguns autores o consideram um prelúdio das manifestações pró *impeachment*, deflagradas a partir de 2015 (SINGER, 2015; SANTOS; SZWAKO, 2016); outros o tratam como um momento no qual a classe trabalhadora e a juventude precarizada das cidades saíram às ruas para apresentarem suas reivindicações – mesmo que tenham sido derrotadas posteriormente pelos setores dominantes (BIANCHI; BRAGA, 2017). Essa polêmica escapa aos nossos objetivos.

¹¹ A performance “black bloc” foi popularizada no Brasil por grupos autonomistas e anarquistas, que a utilizaram durante as “Jornadas de Junho”. Essa performance surgiu na década de 1980, na Alemanha, e ganhou evidência global a partir das manifestações de Seattle (EUA) em 1999, tendo como principais características a ação direta de destruição de símbolos do capital, como lojas, bancos e *outdoors* de grandes marcas.

de locomoção para o evento, mas a forte repressão e a ilegalidade decretada pela Justiça permitiram ao governo do estado de São Paulo derrotar o movimento grevista.

Na sexta-feira de Carnaval de 2014, os garis do Rio de Janeiro roubaram a cena, deixando o lixo acumulado pelas ruas na maior festa popular do país. Também no primeiro semestre de 2014, os rodoviários de três capitais – Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro – tornaram-se notícia em nível nacional por realizarem greves por fora da estrutura sindical. Essa categoria caracteriza-se nacionalmente pela precariedade, dificuldade de mobilização e por contradições no interior do movimento sindical, mas nesse momento consegue romper com esses entraves e colocar-se na luta por aumentos salariais e melhores condições de trabalho.

A última greve de grande projeção aconteceu em 2015, quando os operários das obras do COMPERJ realizaram mais uma greve por fora da estrutura sindical – entrando em greve inclusive ao longo de toda a onda de protestos. A obra foi profundamente afetada pela “Operação Lava Jato”¹² – em maior medida que as de Jirau, Santo Antônio e Belo Monte – e pelo desmantelamento da Petrobras.

Na contraface das greves, a partir do resultado apertado das eleições para o governo federal de 2014, iniciaram-se manifestações e movimentações institucionais em favor do afastamento da presidenta Dilma Rousseff. Esse processo durou até 2016, com manifestações pró e contra o *impeachment*, levando milhares de pessoas às ruas em ambos os lados¹³.

Ainda no fim de 2015, as mulheres tomaram as ruas contra o PL 5069, que dificultava ainda mais o acesso ao aborto legal no Brasil, inserindo-se assim no que ficou conhecido como “Primavera Feminista”, movimento que teve expressões em todo o mundo. O PL 5069 teve Eduardo Cunha, então presidente do Congresso e um dos principais articuladores do processo de *impeachment*, como um de seus autores.

De forma resumida, através desses exemplos, buscamos demonstrar como existiu, entre 2011 e 2016, uma onda de protestos no Brasil em diálogo com os protestos que aconteciam em escala internacional, disputando os rumos dessas categorias após a crise de 2008. Aconteceram

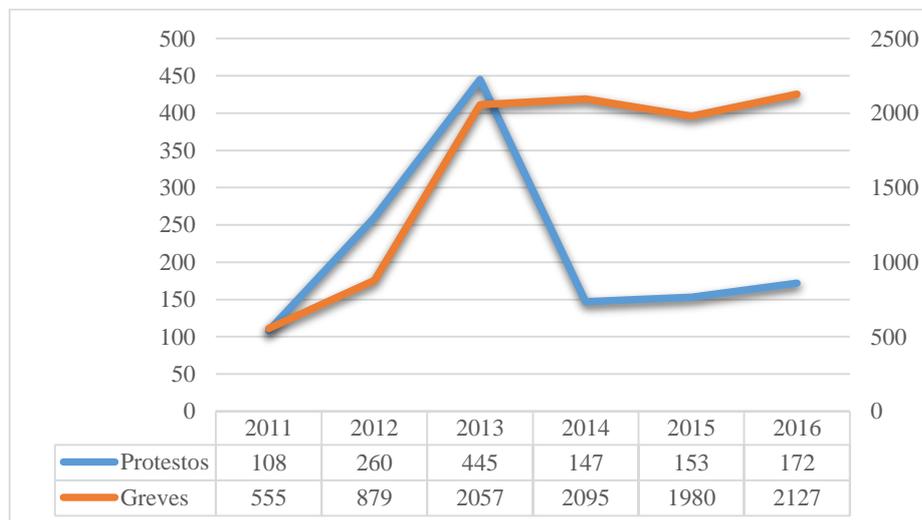
¹² Conjunto de investigações promovidas pela Polícia Federal (PF) do Brasil a partir de 2014, acerca de casos de corrupção envolvendo megaconstrutoras, Petrobrás e atores políticos em diversos níveis do Estado brasileiro. O Ministério Público Federal (MPF) de Curitiba criou uma força-tarefa para investigar conjuntamente com a PF e teve o juiz federal da 13ª Vara Criminal de Curitiba, Sérgio Moro, como responsável pelo julgamento em primeira instância. A assim denominada “Operação Lava Jato” foi responsável pela prisão do até então ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva e por seu impedimento de concorrer ao pleito eleitoral de 2018. Com a vitória de Jair Bolsonaro à presidência da República, Moro tornou-se ministro da Justiça e Segurança Pública. Em 2019, o *site* de notícias The Intercept e o jornalista Glen Greenwald divulgaram mensagens envolvendo os promotores do MPF e Sérgio Moro, provando a seletividade e parcialidade da força-tarefa. Disponível em: <<https://www.intercept.com.br/2020/01/20/linha-do-tempo-vaza-jato/>>. Acessado em 22/06/2023.

¹³ O processo de *impeachment* da presidenta Dilma (afastamento aprovado em 17 de abril e *impeachment* votado em 31 de agosto) causou estranheza por sua celeridade e pela ausência de crime capaz de decretar seu afastamento, levando vários analistas (BRAGA, 2017; MIGUEL, 2017; BOITO, 2018; SINGER, 2018; SOLANO, 2018) a caracterizarem-no como um golpe parlamentar. Temos acordo com essa caracterização.

tanto manifestações de rua, com reivindicações e atores diversos, como também da classe trabalhadora, que atuou organizadamente através de greves e paralisações.

Convém explicar nossa delimitação temporal. Ainda que alguns autores sustentem ter havido um aumento dos conflitos sociais já nos governos Lula, sobretudo no campo sindical (BOITO; MARCELINO, 2010), é perceptível que, a partir do início do governo Dilma, essa situação se aprofunda. Os indicadores de greve apontam que em 2012 houve um primeiro pico grevista no país, tendo o DIEESE¹⁴ registrado 873 greves nesse ano. Houve também uma curva ascendente nos números de protestos no período, como demonstra o gráfico abaixo, produzido a partir dos dados fornecidos pelo projeto “O confronto político da ascensão à crise dos governos petistas (2003-2016)” (GALVÃO; TATAGIBA, 2019).

Gráfico 1 - Onda de protestos – Brasil – 2011 a 2016¹⁵



Fonte: DIEESE (DATA); Galvão; Tatagiba (2019). Elaboração própria.

Nos números das greves, o setor da construção civil cumpre um papel importante, saltando de 13 greves em 2010 (correspondendo a 2,92% do total) para 52 (9,39%) em 2011, e 62 (7,10%) em 2012. Além disso, há um crescimento das greves no conjunto dos setores da economia: de 445 greves, em 2010, para 555 em 2011 (aumento de 24,7% em relação ao ano anterior) e 879 em 2012 (58,37%).

Nessa onda, parece que um fenômeno se destaca: a emergência e a projeção de greves por fora do sindicato em diversas categorias por todo o país – esse tipo de greve é chamado por

¹⁴ Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos.

¹⁵ A metodologia utilizada pelas autoras contabiliza apenas uma vez os protestos convocados com a mesma finalidade e na mesma data, e que aconteciam simultaneamente em diversas cidades ao mesmo tempo, mas é notório que, principalmente a partir das eleições de 2014, a curva das manifestações se torna novamente ascendente, reunindo tanto protestos a favor como contrários ao *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff.

alguns autores da ciência política estadunidense de *wildcat strikes*¹⁶. Ao estudar essas greves, buscamos compreender uma das formas de participação da classe trabalhadora em meio à onda de protestos, discutindo porque esses trabalhadores realizaram greves por fora da estrutura sindical e à revelia de suas direções formalmente reconhecidas.

Assim, elencamos aquelas greves selvagens que tiveram maior visibilidade e notoriedade no cenário nacional, as quais constituem nosso objeto de estudo: as greves nas obras das UHE de Belo Monte, Jirau e Santo Antônio, na construção do COMPERJ, dos garis do Rio de Janeiro e dos motoristas de ônibus municipais de São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Nosso objeto é, portanto, um tanto extenso. São três categorias profissionais: construção civil, limpeza urbana e transporte urbano de passageiros; em seis cidades: Porto Velho (RO), Altamira (PA), Rio de Janeiro e Itaboraí (RJ), São Paulo (SP) e Porto Alegre (RS); envolvendo diretamente 5 centrais sindicais: CUT, Força Sindical, NCST e UGT. Sistematizamos no quadro abaixo algumas características dessas greves. Ao longo do texto buscamos descrever detalhadamente cada uma delas, desde a periodização, a pauta de reivindicações, as possíveis lideranças e seus desdobramentos. Essa tabela tem por objetivo situar-nos de modo preliminar nos acontecimentos.

Apresentado nosso objeto, passamos, a seguir, ao objetivo e às hipóteses discutidas ao longo da tese.

¹⁶ O termo foi “abrasileirado” para “greves selvagens”, expressão que a partir de agora utilizamos.

Quadro 1 - Resumo das greves

| CATEGORIA | LOCALIDADE | SINDICATO | CENTRAL SINDICAL | ANOS | PRINCIPAIS REIVINDICAÇÕES | DEFLAGRAÇÃO | USO DE VIOLÊNCIA? |
|----------------------|---------------------|---|------------------------|----------------------------------|---|--|-------------------|
| Construção | Porto Velho (RO) | STICCERO | CUT | 2011/2012 | Melhorias salariais, de condições de trabalho e visita às famílias. | Sem a presença da diretoria do sindicato oficial | SIM |
| Construção | Altamira (PA) | SINTRAPAV-PA | Força Sindical | 2011/2012/ 2013 | Melhorias salariais, de condições de trabalho e visita às famílias. | Sem a presença da diretoria do sindicato oficial | |
| Construção | Itaboraí (RJ) | SINTICOM/ SINTRAMON | CUT | 2011/2012/ 2013/ 2014/2015 | Melhorias salariais. | Casos com e sem a presença da diretoria do | SIM |
| Asseio e Conservação | Rio de Janeiro (RJ) | SIEMACO-Rio | UGT | 2014/2015 | Melhorias salariais e de condições de trabalho. | Com a presença da diretoria do sindicato oficial | NÃO |
| Rodoviários | Rio de Janeiro (RJ) | SINTRATURB-Rio/Sindicato dos Rodoviário-Rio | NCST | 2014 | Melhorias salariais e de condições de trabalho. | Sem a presença da diretoria do sindicato oficial | Enquanto ameaça |
| Rodoviários | São Paulo (SP) | Sindicato dos Condutores-SP | UGT | 2014 | Melhorias salariais e PLR. | Sem a presença da diretoria do sindicato oficial | NÃO |
| Rodoviários | Porto Alegre (RS) | STET-POA | Força Sindical/ UGT | 2014 | Melhorias salariais. | Com a presença da diretoria do sindicato oficial | NÃO |

Fonte: Elaboração própria.

Notas:

[1] Em 2012, aconteceram duas greves nas obras da UHE de Belo Monte, em março/abril e novembro.

[2] Há uma mudança no sindicato responsável pela representação dos operários do COMPERJ. O Sindicato dos Trabalhadores do Plano da Construção, Montagem e Manutenção Industrial de São Gonçalo, Itaboraí e Região (SINTICOM) deixa de representar a categoria, passando para o Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Montagem e Manutenção Industrial do Município de Itaboraí (SINTRAMON). Explicamos essa mudança mais adiante.

[3] A partir de 2017, os sindicatos que representam os trabalhadores rodoviários do Rio de Janeiro passam por um processo de (re) fusão e voltam a ser “ecléticos”, representando diversos tipos de trabalhadores rodoviários, mas mantendo-se filiados à NCST. Abordaremos detalhadamente essa questão do desmembramento/fusão também mais à frente.

[4] O STET-POA rompe com a FS e filia-se à UGT, em 2019.

A. Objetivo e hipóteses

Essa pesquisa tem por objetivo compreender a participação da classe trabalhadora na onda de protestos ocorridos no Brasil entre 2011 e 2016. Para isto, delimitamos nosso objeto com o intento de observar um fenômeno mais específico nesse processo, isto é, as greves selvagens, analisadas a partir de suas características e consequências. Assim, buscamos compreender por que diversas categorias – construção civil, garis e rodoviários –, com sindicatos filiados a diferentes centrais sindicais, como visto no Quadro 1, realizaram greves selvagens. Por que esses trabalhadores se mobilizaram dessa forma? Quais elementos, estruturais e conjunturais, podem ser elencados como possíveis desencadeadores dessas greves?

Para auxiliar na compreensão desse objetivo geral, precisamos investigar se há e como se dá a relação entre o cenário socioeconômico político nacional e a eclosão de greves na onda de protestos, com foco especial nas greves selvagens. Em linhas gerais, quais elementos contribuíram para a abertura de Oportunidades Políticas¹⁷ que levam a essa onda de protestos? Além disso, é preciso entender como a atuação dos sindicatos e centrais sindicais, que em tese representam esses trabalhadores, pode influenciar na maior ou menor ocorrência de greves selvagens. A estrutura sindical brasileira interfere na eclosão dessas greves selvagens? De que maneira?

Partimos de uma hipótese geral, segundo a qual as greves que ocorreram por fora da estrutura sindical, em categorias e localidades diferentes, podem ser tratadas como manifestações de um mesmo fenômeno. Há quatro aspectos que se combinam para produzir esse fenômeno, sendo que podemos comprová-los ou refutá-los individualmente¹⁸:

- I. As limitações impostas pela estrutura sindical brasileira, a qual caracterizamos como “Sindicalismo de Estado” (BOITO JR., 1991), fazem com que os trabalhadores se sintam alheios à ação sindical, o que gera um descompasso político e organizativo entre a direção sindical e suas bases;
- II. As tentativas do governo para combater os desdobramentos da crise econômica de 2008 geram uma mudança na Estrutura de Oportunidades Políticas, com a realocização de frações de classes e de classes sociais que o sustentavam, e estimula a eclosão de protestos. Aqui se destacam a implantação da “Nova Matriz Econômica”¹⁹ no primeiro governo Dilma e, posteriormente, o “zigzague” econômico, variando da heterodoxia para ortodoxia em pouco tempo;
- III. Greves por fora do sindicato tendem a acontecer quando os níveis de exploração e as condições de trabalho atingem patamares inaceitáveis e as direções não assumem a tarefa de organizar e mobilizar os trabalhadores, que se revoltam;
- IV. O perfil político-ideológico dos sindicatos envolvidos (CUT, Força Sindical, UGT e NCST) ajuda a explicar a ocorrência de greves selvagens em sindicatos a elas filiados. Apesar de suas diferenças, esses sindicatos caracterizam-se pelo “sindicalismo cidadão”

¹⁷ A Estrutura de Oportunidades Políticas (EOP) é constituída por fatores que podem reprimir ou promover atuação de agentes coletivos e movimentos sociais; ou seja, trata-se de perceber como “as organizações formais de governo e de políticas públicas; a facilitação e a repressão das reivindicações dos grupos desafiantes por parte das autoridades e a presença de aliados potenciais, rivais ou inimigos afetam, de forma significativa, qualquer padrão de confronto do sistema político” (McADAM *et al.*, 2009).

¹⁸ Como veremos, os conceitos de greves selvagens e greves de massa nos ajudaram a elaborar essas hipóteses.

¹⁹ Política econômica implementada a partir do primeiro mandato de Dilma e definida por Bastos (2017, p. 3) a partir das seguintes medidas: “redução das taxas de juros e tarifas de energia elétrica; desonerações tributárias e crédito subsidiado; desvalorização cambial e protecionismo industrial seletivo; concessões de serviços públicos para a iniciativa privada”.

ou “sindicalismo de resultados”, apresentando uma atuação mais pragmática. Além disso, essas centrais integraram a base de sustentação dos governos petistas, o que justifica uma certa moderação política por parte dos dirigentes ligados a elas (GALVÃO, 2012; BOITO *et al.*, 2015).

B. A bússola que nos guiou ao longo da travessia

São raros os estudos que versam sobre as greves que acontecem à revelia das direções sindicais. Além disso, no período aqui retratado, o Brasil passou por grande instabilidade política e social, o que contribuiu ainda mais para a complexificar o desafio que nos propomos a enfrentar com nossa pesquisa. “É por isso que nós desesperadamente necessitamos de metodologia, para mantermo-nos de pé, enquanto navegamos num território que se move e muda de lugar quando tentamos atravessá-lo” (BURAWOY, 2014, p. 41).

Para a realização dessa pesquisa buscamos nos somar ao esforço de diversos cientistas sociais na realização de uma “ciência reflexiva”, que tem em Michael Burawoy seu maior expoente. Esse autor tem-se destacado na formulação de uma “sociologia pública”, diferenciando-se da que ele chama de sociologia profissional. Por essa “sociologia pública”, ele entende como um “estilo” de fazer sociologia de maneira engajada, a qual não confunde a indispensável busca da objetividade científica com a adoção de uma neutralidade (BRAGA; BURAWOY, 2009).

A sociologia crítica coloca, a nosso ver, duas perguntas importantes: Falamos para quem e para quê? Quem são nossos interlocutores e com que objetivos fazemos ciência? Para nós, esta é uma questão muito cara, pois, com nossa pesquisa, pretendemos contribuir para o avanço dos trabalhadores enquanto classe, através da produção de conhecimento para alimentar a tomada de decisão, as discussões, a agitação e a formação da consciência política operária relacionada com a prática sindical. Ou seja, nosso principal diálogo é com os trabalhadores que participaram dessas greves, com o intuito de fomentar o debate no campo sindical.

Assim, a ciência reflexiva opõe-se frontalmente à ciência positiva, ao perceber que não é possível isolar o pesquisador do objeto, elegendo o diálogo entre os participantes e os observadores como uma premissa central e básica de todo o desenvolvimento dessa ciência. A ciência reflexiva não busca apenas ampliar o diálogo entre pesquisador e participantes da pesquisa, mas também entre os processos locais com as forças extralocais, permitindo extrapolações e generalizações a partir dos casos estudados; e, também, fazer dialogar a teoria consigo mesma e com outras teorias. Portanto, a ciência reflexiva é dialógica e vive em busca constante pela amplia-

ção dessa característica em seus três níveis: observador/participante, local/extralocal e teoria/teoria. No caso da sociologia pública, ela é compreendida como uma abertura do marxismo à sociologia crítica não marxista.

Burawoy propõe três instâncias do fazer pesquisa: a) o método de pesquisa – entre pesquisa quantitativa ou estudo de caso ampliado; b) técnicas de investigação empírica – se e como se utilizam das entrevistas e da observação participante; por fim, c) o modelo de ciência que se utiliza – positivo ou reflexivo. Nossa pesquisa de campo compreendeu entrevistas semidirigidas, questionários e observação participante, na perspectiva do estudo de caso ampliado e de uma ciência reflexiva²⁰. Antes de prosseguirmos com o debate metodológico, vale esclarecer que a observação participante ocorreu após a realização das greves aqui analisadas. Ou seja, participamos de assembleia, protestos, visitamos locais de trabalho, observamos o labor das categorias pesquisadas e as greves que promoveram no período posterior ao recorte temporal compreendido por esta tese.

Segundo Burawoy, o estudo de caso ampliado consiste em um método de pesquisa que “aplica a ciência reflexiva à etnografia, com o objetivo de extrair o universal do particular, mover-se do ‘micro’ ao ‘macro’, conectar o presente ao passado e antecipar o futuro – tudo isso construído sobre uma teoria preexistente” (2014, p. 42). Esse método se caracteriza por quatro ampliações: do observador com relação às vidas dos participantes – portanto, não há ilusões de que o pesquisador não interferirá em seu objeto de estudo e na realidade em que atua; a ampliação das observações através do tempo e do espaço; a ampliação dos processos micros às forças macro – esses dois últimos buscam correlacionar questões gerais da sociedade capitalista com os casos estudados; e a ampliação da teoria: parte-se de uma teoria preexistente, mas esta altera-se ao longo do processo e resulta em algo distinto ao final da pesquisa.

Assim, no primeiro momento da nossa pesquisa, partimos de um referencial teórico que busca articular o marxismo, a teoria do confronto político e o que tem sido produzido nas “novíssimas” teorias dos movimentos sociais, principalmente a partir da crise mundial de 2008 e dos movimentos que a sucederam. Esse projeto não é individual e tampouco iniciado agora, ele parte do diálogo com outros pesquisadores e de experiências anteriores, como o mestrado. Uma

²⁰ A despeito de nossa intenção de realizar um “estudo de caso ampliado”, este foi dificultado por dois motivos principais: a) a proposta de Burawoy exige uma grande disponibilidade de tempo e recursos que se tornaram cada vez mais escassos no Brasil e, especialmente, no mundo das ciências sociais, no período de realização da pesquisa. Gostaríamos de ter feito uma imersão em campo, produzindo etnografias aprofundadas sobre as categorias aqui estudadas, mas, enquanto pesquisador que depende de outra atividade para se manter e à ausência de financiamento, isso não foi possível; b) como o próprio Burawoy admite, a ciência reflexiva coloca-se mais como uma “utopia”, assim, ela e o estudo de caso ampliado estão sempre traçando novos limites, ressignificando-se, reconstruindo-se e, por isso, não podemos afirmar categoricamente que realizamos um “estudo de caso ampliado”, nos moldes da ciência reflexiva.

parte da revisão bibliográfica que balizou essa reflexão está presente nesta, e outra encontra-se condensada no próximo capítulo. Ao longo da pesquisa, no entanto, alteramos essa teoria, com objetivo de refiná-la e adaptá-la aos nossos objetivos e objeto.

Ao partir de um referencial teórico, afastamo-nos do empirismo, isto é, da tentativa de explicar os fenômenos observados sem a mediação de categorias e/ou de um corpo teórico preexistente, o que abre espaço para o senso comum. Ao afirmarmos que devemos evitar o senso comum, não queremos dizer que este é completamente desprezível para a elaboração de uma teoria. Como afirma Burawoy (2014), a ciência reflexiva surge do choque entre as teorias acadêmicas preexistentes e as teorias populares, marcadas, sobretudo, nas interpretações e mediações realizadas pelos participantes da pesquisa sobre a realidade a eles postas. Por isso, adotamos o que Jacques Maître denomina como “estratégia de retardamento de categorização”, ou seja, ao ir a campo realizar observação participante e entrevistas, o pesquisador deixa sua atenção flutuante e aberta aos caminhos desenvolvidos pelos participantes e acontecimentos ao longo do processo de pesquisa “tentando minimizar o efeito de rotulagem dos comportamentos, das opiniões, atitudes e crenças [...]” (*apud* THIOLENT, 1982, p. 96). Burawoy corrobora essa estratégia ao dizer que o cientista social deve ir a campo mais com “prismas” do que com “moldes” para observar a realidade, sendo mais plástico do que rígido nas observações.

Assim, as entrevistas semidirigidas consistem na aplicação de um pequeno número de perguntas abertas a um pequeno número de pessoas, com o objetivo de captar as ideias, avaliações e significações sobre determinados temas. As perguntas servem mais como instruções do pesquisador ao entrevistado para que esse desenvolva o assunto como melhor lhe convém. Enquanto pesquisadores, ao interpretarmos, devemos “pôr à luz, de fato, a lógica subjacente às associações que, a partir da instrução inicial, irão levar o entrevistado a abordar tal ou qual tema, a voltar atrás ou progredir para outros temas” (MICHELAT e SIMON, 1977, p. 8, *apud* THIOLENT, 1982, p. 85).

Por exemplo, ao questionarmos os trabalhadores com a seguinte pergunta: “Você acha que existem motivos para fazer greve nessa obra?”, está dada a temática que queremos que o trabalhador desenvolva na sua resposta, contudo, como e o que ele abordará faz parte da sua escolha; dessa forma, é possível que ele aborde questões econômicas, salariais e até mesmo morais para responder a essa questão. Almeja-se captar não aquilo que esperamos, mas sim o que os operários avaliam ser relevante para nos contar sobre as greves e o trabalho que realizam.

Com a utilização da técnica da entrevista semidirigida, pretendemos evitar o que Thiollent considera como a imposição da problemática e a categorização antecipada. Isto é, o pesquisador acaba por colocar questões que não podem ser respondidas pelas parcelas mais populares da classe trabalhadora e, também, recai no risco de responder antecipadamente às questões; esses erros decorrem, principalmente, da divisão entre trabalho manual e intelectual, do monopólio do conhecimento científico e das discrepâncias sociais entre pesquisador e entrevistados. Essas diferenças são das mais diversas ordens, tanto em atributos visíveis (raça, sexo, origem, etc.), como em atributos não visíveis, tais como grau de instrução, vocabulário e classe. Como afirmam Thiollent (1982) e Sousa (1978), essas diferenças fazem com que aconteça um distanciamento e desconfiança por parte do entrevistado. Os problemas que isto pode ocasionar, segundo Sousa (1978), são a inibição do entrevistado, a recusa em responder a certas questões, a comunicação das próprias atitudes do entrevistador ao entrevistado e, o que acontece com muita frequência, a reinterpretação de uma resposta ambígua a partir de suas próprias ideias.

Nossos entrevistados agrupam-se a quatro perfis distintos: a) representantes dos sindicatos envolvidos que pudessem fornecer posicionamentos mais próximos do “oficial” da entidade; na maioria das vezes, entrevistamos presidentes e vice-presidentes, que atuaram tanto à época das greves quanto no momento da entrevista; b) representantes de órgãos estatais, como da Justiça do Trabalho, MTE e outros, além de representantes das empresas envolvidas, fossem públicas ou estatais – no caso dos rodoviários, como há muitas empresas, buscamos entrevistar representantes dos sindicatos patronais; c) trabalhadores que participaram ativamente das greves estudadas por nós, no caso das lideranças; e, por fim, d) os trabalhadores “em geral”, aqueles que participaram da greve – com menos engajamento – ou não.

O descompasso entre o entrevistador e entrevistado antes mencionado se aprofunda com os trabalhadores ocupados nas profissões mais precarizadas de nossa sociedade, como são os “peões de trecho”, os garis e os rodoviários, uma vez que a desconfiança parece ser uma característica constitutiva dessa parcela da classe trabalhadora. O despotismo persiste no mundo operário, provocando uma situação de completa vigilância do patronato sobre os trabalhadores, o que faz com que estes, nos mais diversos setores, demonstrem cuidado com o que e com quem conversar sobre o ambiente e o próprio trabalho.

Por diversas vezes, os entrevistados simplesmente pararam de responder às questões, alguns sem a menor explicação. Ainda que isto tenha ocorrido com uma pequena porcentagem da amostra, a maioria demonstrava desconfiança com relação a algumas perguntas, questiona-

vam se éramos das empresas ou mesmo dos sindicatos²¹. A recusa também era constante, principalmente quando se encontravam em grupos: caso algum trabalhador se recusasse a responder, em seguida, muito provavelmente, todos também se recusariam; por isso, preferíamos aplicar o questionário de forma individual, o que retardava o ritmo das entrevistas, afinal os operários tendiam a se reunir em pequenos grupos nos pontos de concentração abordados. Da mesma forma, o contexto econômico, político e social, o quando e onde se aplica a pesquisa, também interferem nas respostas.

Embora esta seja uma pesquisa qualitativa, para conhecer as categorias profissionais em greve, valemo-nos de indicadores econômicos do mercado de trabalho e emprego produzidos por órgãos públicos e sindicais, como o DIEESE (através das informações do SAC²², SAG²³, SAS²⁴) e o Ministério do Trabalho e Emprego (RAIS²⁵ e CAGED²⁶). Cotejamos essas informações com o suplemento da PNAD/IBGE²⁷ – “Aspectos das relações de trabalho e sindicalização”. Também realizamos uma observação detalhada dos AEPS²⁸ para detectar a presença de acidentes de trabalho nas categorias e períodos tratados²⁹. Através desses números, buscamos compreender o cenário geral do país (econômico, político e sindical) no período da onda de protestos e, ao mesmo tempo, correlacioná-lo aos dados apreendidos na observação da realidade.

Para a descrição preliminar das greves, realizamos um *clipping* jornalístico, ou seja, antes de irmos a campo, coletamos notícias nos principais portais de notícias na Internet, como: G1, O Globo, Folha de São Paulo, O Estado de São Paulo, entre outros³⁰. Essa técnica consiste basicamente em digitar algumas palavras-chave com relação a cada greve no campo de busca do *site* “Google.com” e selecionar aquelas provenientes de páginas confiáveis que pudessem nos informar sobre os acontecimentos em cada greve. A partir disso, lemos, selecionamos e

²¹ Interessante perceber que o sindicato estava em pé de igualdade com as empresas; caso o entrevistador fosse do sindicato, e não um pesquisador, o risco e a necessidade de cuidado por parte do trabalhador seriam os mesmos.

²² Sistema de Acompanhamento de Acordos Coletivos.

²³ Sistema de Acompanhamento de Greves.

²⁴ Sistema de Acompanhamento de Salários.

²⁵ Relação Anual de Informações Sociais.

²⁶ Cadastro Geral de Empregados e Desempregados.

²⁷ Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

²⁸ Idem.

²⁹ Esta acaba sendo uma das únicas formas de acessar tais informações, haja vista a ausência de registros de empresas e sindicatos.

³⁰ Esse *clipping* jornalístico foi realizado com o apoio de Vinícius Fernandes, aluno de Iniciação Científica do PROFIS, que tivemos a oportunidade de orientar no ano de 2018. O PROFIS - Programa de Formação Interdisciplinar Superior da UNICAMP -, é voltado a estudantes do ensino médio de escolas públicas de Campinas. Após cursar, ao longo de dois anos, disciplinas das áreas de ciências humanas, biológicas, exatas e tecnológicas, o aluno pode ingressar em um curso de graduação regular de sua preferência na referida universidade.

catalogamos em uma planilha do Excel aquelas que consideramos mais relevantes para a pesquisa.

C. Em campo

Os contatos para a realização das entrevistas semidirigidas foram feitos de quatro diferentes formas, sendo as duas primeiras anteriores à ida a campo:

- a) Através de e-mails e ligações telefônicas a sindicatos, empresas e agências estatais regulamentadoras, que pudessem estar envolvidas nas greves, além de órgãos da Justiça do Trabalho, como MPTs e PRTs;
- b) Por meio de nossa rede de militância, presente em todas as categorias estudadas. A partir desses militantes, estabelecemos informantes primários, que nos auxiliaram com informações iniciais e a manter contato com uma primeira camada de ativistas (normalmente, são as principais lideranças de cada greve). Na maioria das vezes, esses informantes são militantes de outras categorias que, por motivos diversos, acompanharam as greves; é interessante notar o papel de advogados como informantes privilegiados. Seus nomes são divulgados em notícias coletadas nos *clippings* e, com um pequeno esforço, foi possível acessá-los³¹. Normalmente, ao longo da pesquisa, apareceram novos informantes e o acompanhamento se deu mais ou menos da mesma forma que no caso dos primários;
- c) Através da técnica conhecida como “bola de neve” (BIERNACKI; WALDORF, 1981). Em campo, e uma vez contatada essa primeira camada de ativistas (seja através de nossos informantes ou dos sindicatos envolvidos nas greves), realizamos as primeiras entrevistas.³² Alguns entrevistados nos indicaram nomes de trabalhadores que também tinham sido, ou não, ativistas nas greves;
- d) Por fim, através de contatos que buscamos estabelecer com os trabalhadores “em geral”, ou seja, com aqueles que não sabíamos se haviam tido alguma atuação nas gre-

³¹ Decidimos manter todos os advogados e advogadas em anonimato. A eles/as nos referenciamos como “advogades” acompanhado de uma numeração correspondente a cada um. Optamos por utilizar o gênero neutro para preservar totalmente sua identidade.

³² Nossa pesquisa de campo foi transversalmente impactada pela pandemia da Covid-19 que afetou a vida de todos, por isso, deixamos de ir a campo nos anos de 2020 e 2021, voltando apenas no começo de 2022, após o primeiro ciclo de vacinação da população. Além disso, mesmo após o arrefecimento da propagação da doença, mantiveram-se as restrições de aglomerações em ambientes públicos, fundamentais para aplicação das entrevistas, o que também atrasou o trabalho de campo. Por fim, a pandemia alterou sobremaneira o mercado de trabalho e a rotina dos trabalhadores entrevistados em 2022 – principalmente os garis –, que acabavam se concentrando mais em seus efeitos sobre o trabalho do que em temas dos períodos anteriores, obrigando-nos constantemente a retomar o tema.

ves. Procuramos fazer esse contato de forma mais abrangente, para evitar vieses. Normalmente, os ativistas tendem a sugerir nomes de trabalhadores com um perfil mais engajado e militante, distorcendo a realidade da categoria. Utilizamos as mais diversas formas para encontrar esses trabalhadores: nas entradas dos locais de trabalho, em pontos de ônibus onde se concentram essas categorias, em idas a bairros de grande concentração operária, enfim, valendo-nos da improvisação metodológica (SOUSA, 1978).³³

Nosso campo foi realizado em diferentes etapas: entre 2013 e 2015³⁴, 2017 e 2019, e em 2022. No total, foram entrevistadas 126 pessoas³⁵ – o que totalizou aproximadamente 69 horas de gravação³⁶ e aplicação de 245 questionários.

- 1) UHE de Belo Monte – foram realizadas três incursões em campo: entre 9 e 16 de fevereiro de 2013, entre 16 e 26 de junho de 2014 e entre 18 e 23 de julho de 2015. Entre elas, foram feitas 14 entrevistas com trabalhadores das obras, com um dirigente do SINTRAPAV-PA e com o presidente do mesmo sindicato, por e-mail, no mês de maio de 2014:
 - a. 9-16/2/2013: ainda em fase inicial da pesquisa, realizamos pré-campo com informantes e contatos que possuíamos em Belém e Altamira, e a primeira tentativa de contato com o SINTRAPAV-PA, sindicato responsável por representar os trabalhadores, sem sucesso.
 - b. 16-26/6/2014: nessa incursão, contamos com a “sorte”. Poucos meses antes de nossa viagem, foi criado o “Centro de Apoio ao Visitante” da Norte Energia³⁷ e, após nosso contato, foi autorizada a visita ao canteiro e a realização de entrevistas com os trabalhadores, quando aplicamos 135 questionários³⁸. Além disso, foram realizadas entrevistas com o procurador Roberto Netto, PRT 8ª região, em Belém, e com o Renato, diretor responsável pela subsede do SINTRAPAV-PA, em Altamira.

³³ Essas entrevistas poderiam ter sido conseguidas facilmente se tivéssemos permissão para realizá-las nos locais de trabalho, contudo, com a experiência anterior do mestrado, percebemos que pouco poderíamos contar com anuência das empresas envolvidas.

³⁴ O campo sobre as obras de UHE Belo Monte e CHM foi realizado nessa primeira etapa, durante nosso mestrado, não tendo sido retomado devido à quantidade de informações já disponíveis. Portanto, trabalhamos com essas entrevistas em caráter de revisita, afinal, as perguntas e objetivos eram outros, e nossas perspectivas teóricas e metodológicas também se alteraram; apesar disso, este material seguiu útil e frutífero para nós.

³⁵ Sendo 16 na UHE de Belo Monte, 15 no CHM, 17 no COMPERJ, 18 garis do Rio de Janeiro, 18 rodoviários do Rio de Janeiro, 14 rodoviários de São Paulo e 28 rodoviários de Porto Alegre.

³⁶ As entrevistas realizadas ainda no mestrado foram transcritas por nós mesmos, já aquelas realizadas durante o doutorado foram transcritas por um profissional.

³⁷ Concessionária responsável pela operação de Belo Monte.

³⁸ Esses questionários faziam parte de nossa pesquisa de mestrado. Os trabalhadores que demonstravam maior disposição para responder nossas questões foram posteriormente entrevistados, somando 14 de trabalhadores de Belo Monte e 17 das obras de Porto Velho.

- c. 18-23/7/2015: como não tivemos mais acesso aos canteiros de obras, aplicamos 59 questionários e realizamos as entrevistas em pontos de ônibus de Altamira que concentravam operários na ida para o canteiro, situado a 90 km de distância.
- 2) Porto Velho – as pesquisas de campo das UHE de Jirau e Santo Antônio estão inseridas aqui. Jirau se situa a 120 km de Porto Velho e Santo Antônio a aproximadamente 3 km do centro da capital rondoniense. Dessa forma, fomos duas vezes à cidade:
- a. Entre 28/6 e 13/7/2014: entrevistamos procuradores e promotores da Justiça do Trabalho; entramos em contato com o STICCERO e entrevistamos Clébio, secretário-geral do sindicato; também buscamos entrevistar Raimundo da Costa, o Toco, presidente do STICERO, mas sem sucesso. Entrevistamos Anderson Machado, interventor no sindicato em 2009, designado pela Justiça do Trabalho.
- Além disso, buscamos contato com as empresas responsáveis pela construção das UHE e as futuras concessionárias. A Santo Antônio Energia realizou conosco uma visita guiada pelo canteiro de obras. Já a ESBR³⁹ e a construtora Camargo Correia não autorizaram nossas visitas.
- b. Entre 5 e 11/7/2015: nesse período, as obras estavam muito avançadas⁴⁰, por isso, não encontramos concentrações de trabalhadores que possibilitasse realizar entrevistas. Assim, escolhemos o bairro Juscelino Kubitschek, grande aglomerado de residências operárias, e ali aplicamos 51 questionários.⁴¹
- 3) Rio de Janeiro – três de nossas categorias estudadas encontram-se no Rio de Janeiro: COMPERJ, garis e rodoviários. Em cada visita ao estado todas as três foram procuradas. Assim, fizemos seis visitas: a primeira, entre 23 e 29 de julho de 2017; a segunda, entre 30 de outubro e 3 de novembro de 2017; a terceira em 6 de setembro de 2018; quarta, entre 14 e 20 de julho de 2019; quinta, 15 de outubro de 2019; sexta, 20 de janeiro; e a sétima, entre 7 e 11 de fevereiro de 2022. Foram planejadas da seguinte forma:

³⁹ Concessionária responsável pela operação de Jirau.

⁴⁰ A UHE de Jirau se encontrava com 41 das 50 turbinas em operação, já a UHE de Santo Antônio atingiu 33 das 50 turbinas em operação.

⁴¹ Essa estratégia de aplicação dos questionários, entretanto, impossibilitou precisar a obra em que trabalhava cada operário, ressaltando-se que muitos chegaram a se empregar nas duas obras da capital de Rondônia.

a. COMPERJ: na 1ª visita entrevistamos: Herrera⁴², trabalhador envolvido nas greves de 2014 e 2015; Manoel Vaz, presidente do SINTICOM⁴³; Marcos Aurélio Hartung, vice-presidente do SINTRAMON-Itaboraí. Na quarta visita, entrevistamos “Pumba”, trabalhador com participação nas greves de 2013 a 2015. Por fim, entrevistamos o procurador Mauricio Guimarães de Carvalho, do MPT de Niterói na quinta incursão. Já na última visita, sétima, fomos até a cidade de Itaboraí entrevistar trabalhadores do COMPERJ que continuavam na cidade.

b. Garis: entrevistamos Antonio Carlos, presidente do SIEMACO-RIO, Célio e Bruno, principais lideranças das greves de 2014 e 2015, na primeira visita ao Rio. Na quarta, entrevistamos novamente Bruno (tivemos problema na gravação da primeira) e Adriano, trabalhador que participou da greve, sem ter exercido papel de liderança. Na sexta, participamos de um dos atos dos garis em frente ao Hotel Copacabana Palace e entrevistamos alguns trabalhadores que estavam ali presentes. Por fim, na última (sétima) entrevistamos garis “em geral”, que abordávamos nas ruas do Rio de Janeiro.

c. Rodoviários: na 1ª visita entrevistamos Martha, principal liderança da greve de 2014, e buscamos contato com o SINTRATURB-RIO pela primeira vez. Repetimos a tentativa de contato com o sindicato na 2ª e 3ª visitas, tendo êxito apenas na 4ª. Nas 6ª e 7ª incursão em campo, entrevistamos rodoviários “em geral”, que abordávamos nos pontos e terminais de ônibus.

No Rio de Janeiro, contamos com as informações de quatro advogados envolvidos na defesa dos trabalhadores grevistas.

- 4) Rodoviários de Porto Alegre – visitamos a capital gaúcha três vezes. A primeira, entre 11 e 18 de janeiro de 2018 – quando entrevistamos Emerson Dutra, vice-presidente do STET-POA, e cinco trabalhadores que lideraram a greve de 2014. Na segunda, entre 22 e 30 de julho de 2019, entrevistamos Júlio Bala, presidente do sindicato à época da greve; Sérgio Vieira, presidente da Associação Única dos Rodoviários Aposentados do Rio Grande do Sul (AURA-RS); além de quatro trabalhadores indicados por nossos informantes ou por lideranças da greve. Na terceira e última incursão, entre 14 e 19 de fevereiro de 2022, entrevistamos 16 rodoviários, aleatoriamente abordados nos pontos e terminais de ônibus.

⁴² Antes da entrevista, apresentamos o TCLE e perguntávamos se o trabalhador tinha interesse em ser identificado. Aqueles que preferiam resguardar o anonimato tiveram seus nomes alterados.

⁴³ Voltamos a entrevistar Manoel Vaz na segunda visita ao Rio de Janeiro.

- 5) Rodoviários de São Paulo – como a cidade de São Paulo é a mais próxima e de fácil acesso para nós - passamos a morar na cidade em 2021 –, foi o último campo a ser realizado. Entrevistamos informalmente Marcos Antônio, líder de uma das oposições à direção do Sindicato dos Condutores em 2019 e depois formalmente em 19 de janeiro 2023. Estabelecidos na cidade, fizemos diversas entrevistas ao longo do ano de 2022. Entrevistamos Valdevan Noventa, presidente do SindMotoristas-SP à época da greve, virtualmente, no dia 16 de março de 2022.

Ao contrário de categorias “tradicionais” do movimento sindical brasileiro – como metalúrgicos, bancários, petroleiros –, esses sindicatos não são objetos de estudos acadêmicos, e mesmo as notícias veiculadas pela mídia são poucas e sobre temas específicos. Por isso, boa parte do que relatamos nesta tese foi obtida através de nossas entrevistas com os dirigentes sindicais, em materiais de jornais, portais de notícias e *sites* dos sindicatos em questão. Trata-se, portanto, de uma pesquisa em grande parte exploratória e baseada em fontes originais.

Feitos esses esclarecimentos, podemos apresentar a estrutura deste trabalho, que se divide em seis capítulos. No primeiro, expomos nossos referenciais teóricos, buscando caracterizar melhor o que são essas greves e apresentando alguns aspectos da teoria dos movimentos sociais incorporados à análise do sindicalismo. Em sequência, abordamos o contexto social, político e econômico que permitiu a eclosão da onda de protestos entre 2011 e 2016 e foi pano de fundo das greves selvagens aqui estudadas. O terceiro capítulo abarca uma análise da estrutura sindical brasileira e dos sindicatos envolvidos. O “núcleo” desta tese é composto por três capítulos (4, 5 e 6), um sobre cada categoria aqui estudada (construção, garis e rodoviários). Cada um desses capítulos é composto por, (I) uma apresentação socioeconômica dos trabalhadores; (II) e dos setores econômicos a que cada categoria pertence; (III) uma descrição do regime de trabalho a que esses trabalhadores são expostos; (IV) uma explanação sobre as greves individualmente; e, por fim, (V) nossas conclusões.

CAPÍTULO 1 – AS GREVES POR FORA E O SINDICALISMO COMO MOVIMENTO SOCIAL

Desde o mestrado, quando estudamos uma parte das greves aqui tratadas, debatemos o conceito a ser utilizado para analisá-las, afinal, conceitos não são apenas nomes, mas indicam também abordagens teóricas e formas de apreensão de nosso objeto de estudo. Em nossa dissertação, optamos por não utilizar o conceito de *wildcat strikes*, por ele não dar conta de explicar o recurso à violência que fez parte das greves de Belo Monte e do CHM, nem tampouco por se propor a analisar as consequências políticas de tais greves. Por isso, preferimos chamá-las de “greves por rebelião operária” para diferenciá-las das greves “tradicionais” – aquelas com lideranças muito bem definidas, oficiais ou não – e da definição corrente de greves selvagens.

Ao longo da pesquisa de doutorado, nos deparamos com a utilização do conceito luxemburguista de “greve de massas”, como desenvolvido por Nowak (2019) em sua pesquisa sobre as greves de Belo Monte e outras greves do setor da construção brasileiro. Dessa forma, tínhamos três abordagens possíveis: greves selvagens, greves por rebelião operária e greves de massas, que apresentam alguns traços comuns e outros distintos na compreensão do fenômeno, o que nos levou a refletir novamente sobre essa questão.

Sistematizamos esse debate a seguir e, na sequência, explicamos por que o sindicalismo pode ser definido como um movimento social.

1.1 Greves Selvagens

O conceito de *Wildcat strikes* surgiu nas Ciências Sociais norte-americanas da segunda metade do século XX, para explicar greves operárias semelhantes aos confrontos por nós aqui estudados, principalmente por essas se darem de maneira espontânea e por não serem lideradas por membros dos sindicatos constituídos para representar os trabalhadores.

Para compreender melhor o conceito, precisamos fazer uma breve retomada histórica. Nos Estados Unidos, desde 1932, com o Norris-La Guardia Act, os trabalhadores eram proibidos de realizar greves sem a participação do sindicato e, em 1947, através do *Taft-Hartley Act*, ficaram proibidas também as greves durante o período de vigência do acordo coletivo de trabalho. Soma-se a isso o fato de que o processo para deflagração da greve é altamente burocratizado e lento: exige que os procedimentos de queixa sejam esgotados, requer a autorização e a representação do sindicato, o apoio da maioria dos trabalhadores em uma eleição de negociação de unidade – o que faz com que todo o processo entre a proposição e a eclosão da greve possa levar meses (ZETKA JR., 1992).

Caso os trabalhadores não obedeam às regras para deflagração da greve, ela é considerada ilegal e as empresas podem demitir os grevistas e reprimir as manifestações. Mesmo com a dificuldade de mobilização e parada da produção, os operários norte-americanos realizaram muitas greves que, por não obedecerem à legislação, se tornaram conhecidas como “greves selvagens”. Brett e Goldberg (1979) afirmam que, no período entre 1971 e 1974, nos EUA, ocorreram, em média, 1500 greves selvagens por ano em minas de carvão mineral betuminoso e, no período seguinte (1975-1977), esse número dobrou para mais de 3000 greves selvagens no setor. Já Byrne e King (1986) afirmam que, entre 1960 e 1977, aconteceram 39 475 greves na indústria norte-americana; dessas, 8470 (21,5%) aconteceram durante o período de vigência do contrato coletivo. Portanto, é perceptível que as greves selvagens são uma realidade no movimento operário norte-americano, e os autores consultados afirmam que tal decorre de dois fatores: das dificuldades impostas pela legislação sindical e das péssimas relações de trabalho.

Baseando-se em dados do Bureau of Labor Statistics: Historical File, Byrne e King (1986) utilizam uma definição bem genérica para determinar quais greves são selvagens no montante geral ocorrido nos EUA: quando não são autorizadas pelos sindicatos nacionais ou internacionais e, como já adiantamos, quando acontecem durante o período de vigência do acordo coletivo de trabalho. Ao buscar as variáveis que influenciam a ocorrência desse tipo de greve, esses autores nos dão pistas interessantes para entendermos os fatores que levam os trabalhadores a se organizarem e pararem a produção, mesmo sem a anuência do sindicato. Segundo os autores, são fatores que podem influenciar no aumento da incidência de greves selvagens: o número de acidentes de trabalho na empresa, a qualidade da relação trabalhista, o aumento da demanda pelo produto, a taxa de emprego na região, a porcentagem de trabalhadores sindicalizados, o número de demissões no período, entre outros. Dessa forma, concluem que as greves selvagens aparentam ser a manifestação do desgaste da relação entre os trabalhadores e as gerências das empresas. Esse desgaste decorreria tanto da desatenção às reclamações dos trabalhadores sobre as condições de trabalho, quanto do aumento da subordinação dos trabalhadores às empresas.

Os autores tratados a seguir não discordam da definição genérica dada por Byrne e King (1986), entretanto, acrescentam elementos importantes para o entendimento desse processo. Baseando-se nos estudos de Fantasia (1988), Zetka Jr. (1992) entende as greves selvagens como momentos nos quais os trabalhadores param a produção por iniciativa própria para forçar a resolução de problemas que interferem diretamente no chão de fábrica, sem a iniciativa ou mediação da direção do sindicato. Os relatos encontrados em Fantasia (1988) e Gouldner (1954)

parecem contribuir com essa ideia: após sucessivas reclamações à administração das empresas, sem que haja qualquer resposta por parte destas ou intervenção dos sindicatos para resolver os problemas que geram insatisfação aos trabalhadores, eles decidem parar a produção por conta própria.

Para esses autores, a ação dos trabalhadores é uma tentativa de superar os entraves criados pela legislação e aceitos pelas direções sindicais que, por estarem presas à legalidade, acabam atuando de maneira a coibir os manifestantes. Fantasia (1988) atribui a ausência de liderança sindical nessas greves a não representatividade da direção, isto é, a seu não reconhecimento pela base dos trabalhadores. Por exemplo, em um dos seus relatos os trabalhadores se recusam a ouvir o presidente do sindicato por considerá-lo um “homem da empresa”, “vendido”, ou seja, como não pertencente ao mesmo grupo que eles. Nesse mesmo sentido, Scott e Homans (1947) entendem que a manifestação dos operários ocorre devido ao baixo interesse das autoridades, sejam patronais, sejam sindicais, em atender suas reivindicações, principalmente aquelas que têm a ver com o dia a dia do trabalho. Por conseguinte, seria uma maneira encontrada pelos trabalhadores de se fazerem ouvir - já que cotidianamente são ignorados -, e terem suas necessidades atendidas. Dessa forma, as greves selvagens seriam uma nova “linguagem de comunicação” dos trabalhadores com os seus patrões, afinal, se o caminho normal para que essa comunicação possa acontecer está barrado pela legislação e pela própria atuação dos sindicatos, os trabalhadores criam uma nova forma de fazê-la, caracterizada pela espontaneidade e pela ausência de um planejamento prévio, mas não pela ausência de lideranças.

Como argumenta Gouldner (1954), todas as greves possuem alguma espécie de liderança, contudo, essas se dividem entre formais e informais, ou seja, dirigentes dos sindicatos ou que surgem da base dos trabalhadores. Apesar disso, o autor não se questiona se esses trabalhadores que se tornam lideranças já possuíam experiência anterior, seja em outras greves ou outros movimentos sociais. Ao longo do livro, o autor relata duas greves selvagens ocorridas em um curto espaço de tempo, na fábrica General Gypsum Company⁴⁴, mas apenas na segunda greve ele observa que os trabalhadores que haviam participado da primeira se tornaram os mais comprometidos com a causa e lideraram a greve.

Tanto Gouldner (1954) quanto Fantasia (1988) referem-se ao caráter espontâneo das manifestações e à imprevisibilidade da eclosão das greves. Por exemplo, a primeira greve descrita por Gouldner foi iniciada em defesa de um trabalhador que havia sido demitido por estar alcoolizado no posto de trabalho. Os colegas ficaram sabendo da demissão no período da manhã

⁴⁴ Nome fictício de fábrica de gesso em Lakeport, Califórnia.

e de pronto iniciaram os comentários sobre paralisar a produção; após o almoço, o setor no qual o demitido trabalhava iniciou a paralisação e foi seguido por todo o restante da planta. Ou seja, sem planejamento algum, sem análise das condições colocadas a eles, sem enumeração de reivindicações ou determinações das performances a serem escolhidas, os trabalhadores simplesmente pararam a produção para na sequência iniciarem a negociação com a gerência da fábrica.

Destarte, as greves selvagens são, para Gouldner (1954), aquelas em que as lideranças formais dos sindicatos perdem o controle, de modo que são conduzidas por indivíduos sem posição formal na estrutura sindical, sem planejamento prévio. Podemos perceber que, para ele, não há ligação entre essas greves e a legislação sindical, que burocratiza e controla a atuação dos sindicatos, ao contrário dos autores anteriormente citados, que consideram a questão do acordo coletivo de trabalho central na análise da eclosão de greves selvagens.

A principal contribuição que retiramos da análise desses autores é o papel da estrutura sindical como elemento que restringe a atuação política dos trabalhadores, levando-os a ações coletivas mais espontâneas e a revoltas contra determinadas condições nas relações de trabalho. Tal restrição se potencializa e constrange mais os trabalhadores em situações em que direções sindicais burocratizadas distanciam-se do trabalho de organização junto aos trabalhadores.

Ainda que os elementos que nos levam a caracterizar a estrutura sindical brasileira como burocratizada sejam diferentes do caso americano – e muito embora a conjuntura sindical, política e econômica apresentada aos trabalhadores que fazem parte da nossa pesquisa difira daquela à qual se referem aquelas análises –, é possível perceber algumas semelhanças. Em ambas as situações, a condição dos sindicatos acaba atuando mais como freio do que como incentivo à atuação reivindicativa dos trabalhadores.

No entanto, a existência das greves selvagens nos mostra que, mesmo sob situações adversas, ocorrerão mobilizações dos trabalhadores em seus locais de trabalho. Assim, outra contribuição dos estudos das greves selvagens é entender o que leva esses trabalhadores a se manifestarem. Segundo Byrne e King (1986) e Gouldner (1954), as paralisações da produção, de forma espontânea e em situação de adversidade sindical, ocorrem exatamente quando as relações entre trabalhadores e gerência estão altamente desgastadas, principalmente devido a situações de baixos salários, à precariedade no trabalho⁴⁵ e ao elevado nível de exploração. Conforme abordamos nos capítulos 4 a 6, a situação do trabalho nos casos analisados nesta tese desempenha também um importante papel na deflagração das greves.

⁴⁵ Precariedade, no sentido aqui empregado, consiste exatamente numa situação de insalubridade, com altos níveis de acidente de trabalho, falta de materiais e estruturas para a execução do serviço e ausência de condições de trabalho. Não estamos, nesse momento, referindo-nos às características contratuais.

1.1.1 Liderança e organização

Quando desenvolvemos o conceito de greve por rebelião operária em nossa pesquisa de mestrado, não queríamos negar o potencial explicativo do conceito de greves selvagens, mas somente caracterizar as greves que estávamos analisando, de modo a incluir o que as diferenciava do conceito estadunidense.

A diferença está, exatamente, em quem assume a liderança política e organizativa do movimento de confrontação. Enquanto as greves tradicionais são lideradas por indivíduos com experiência em outros movimentos sindicais e sociais, as greves com rebelião são a explosão em fúria dos trabalhadores, resultado do profundo desgaste nas relações de trabalho, salário e vida. Essas explosões são canalizadas por lideranças que emergem do próprio movimento, quase que automaticamente em resposta a uma necessidade imediata, que possuem baixa ou nenhuma experiência de organização, mas assumem a liderança política e organizativa do movimento de confrontação. Conforme exposto por Gouldner (1954), isso não significa que não haja lideranças, mas que as lideranças não pertencem à direção do sindicato responsável pela representação dos trabalhadores.

Dessa forma, diferenciamos-nos daqueles que acreditam que as greves selvagens, de massas ou por rebelião operária acontecem sem lideranças, ou ideação e preparação anterior. Nas palavras de Gramsci: “No movimento ‘mais espontâneo’ é simplesmente o caso de que os elementos da ‘liderança consciente’ não podem ser verificados, não deixaram nenhum documento confiável”. (1971b, p.196 *apud* NOWAK, 2019, p. 15). Não se trata, porém, de sublevações de massas irracionais em efeito manada, mas sim que não há lideranças previamente consolidadas, com experiências em movimentos, sejam eles grevistas ou não.

A partir disso, podemos perceber nas greves três tipos de lideranças: as formais, pertencentes ao sindicato oficial representante da categoria; as externas, com experiências anteriores em outros movimentos sociais ou mesmo em setores de oposição externos à direção sindical oficial; e, por fim, as forjadas⁴⁶, nascidas ao longo do processo de construção das greves, nas quais tende a prevalecer a consciência espontânea. Entendemos que as greves selvagens podem ter como lideranças os dois últimos tipos de trabalhadores.

Outra razão que nos levou a não utilizar o conceito de greve selvagem na análise das hidrelétricas foi, como mencionado anteriormente, a necessidade de incorporar a questão da violência. As greves por rebelião operária, sem contarem com lideranças com experiência em movimentos sociais anteriores, tendem a registrar mais ocorrências de ações violentas – com

⁴⁶ Escolhemos o termo “forjada” por associar àquilo que é criado no calor do momento, a “ferro e fogo”.

destruição de maquinários e estruturas do campo de trabalho – e a alcançar menos ganhos políticos-organizativos, isto é, as categorias acabam, ao final das mobilizações, encontrando-se na mesma situação organizativa que antes, ou até mesmo pior. Isso decorre exatamente da falta de experiência dessas lideranças forjadas para avaliar a correlação de força imposta a elas ao deflagrarem o movimento e pelo fato de desconsiderarem a necessidade de saídas para a organização das categorias.

Podemos depreender que a não ocorrência de acúmulos políticos e organizativos, na forma de entidades capazes de organizar e defender os trabalhadores, pode resultar em derrotas também no campo econômico, a médio e longo prazo. Afinal, por mais justas que sejam as reivindicações dos trabalhadores e mesmo que elas sejam atendidas após as greves com rebelião, a principal consequência do confronto dos trabalhadores, na maioria das vezes, é a demissão e perseguição de todos os envolvidos, mesmo aqueles que não participaram da greve. Ou seja, se houvesse a disputa sistemática da direção do sindicato, a criação de outro ou mesmo a organização em uma entidade diferente, seria possível a defesa dos demitidos através do direito à greve garantido ao trabalhador. Assim, consideramos que a questão dos desdobramentos políticos das greves também é essencial para a análise.

A incorporação dos aspectos problematizados durante a reflexão sobre o que denominamos greves com rebelião amplia a capacidade explicativa do conceito de greve selvagem. Optamos, portanto, por reelaborar um conceito que tem tradição na literatura sociológica, incorporando também elementos provenientes da abordagem marxista sobre greves de massas, mantendo a denominação greves selvagens na presente tese.

1.1.2 Uma breve digressão sobre a questão da espontaneidade

Antes de passarmos ao conceito de greves de massas, gostaríamos de realizar uma breve digressão acerca da questão da espontaneidade. Ao estudar as greves metalúrgicas do ABC, de 1978, Antunes (1988) recupera o debate marxista acerca da espontaneidade, retomando as elaborações de Lênin, Rosa e Gramsci e desfazendo a falsa polêmica entre Lênin e Rosa sobre as greves de massas. Muitos leitores de Lênin atribuem a Rosa um “culto à espontaneidade”, ou seja, a ideia de que a consciência espontânea da classe trabalhadora seria suficiente para a luta anticapitalista, desprezando a necessidade do marxismo enquanto teoria e ferramenta revolucionária.

Contudo, como percebe Frölich (2019), Rosa não entende a greve de massas enquanto uma tática ou mesmo uma palavra de ordem, mas crê que ela é “tão-somente um fenômeno

histórico” (LUXEMBURGO, 1979, p. 19), o resultado da conjuntura social, econômica e política de um país ou região, mais precisamente, de situações revolucionárias, quando os conflitos políticos de todas as ordens proliferam temporal e espacialmente. Ou seja, esperemos ou não, concordemos ou não, para Rosa, greves de massas acontecem. Para dirimir essa polêmica, Antunes diferencia (a) ação espontânea e (b) política espontaneísta. A primeira (a) “é própria da natureza da classe, da consciência contingente, onde inexistente a presença da direção consciente”; já a segunda (b) “é um tipo de procedimento político (portanto, não mais espontâneo, mas também politicamente dirigido), e que faz a apologia da espontaneidade” (ANTUNES, 1988, p. 210). Nowak (2019) afirma que a política espontaneísta é depender da ação espontânea, sem avançar para uma consciência “socialdemocrata”, nos termos de Lênin. Isso significa que, ao fim e ao cabo, acaba por reproduzir uma ideologia burguesa incapaz de emancipar os trabalhadores de sua situação de exploração e dominação.

Portanto, as greves de massas, segundo Rosa, podem ser ações espontâneas, mas defendê-las enquanto tática única e atemporal – como fazem os anarquistas criticados por Lênin e Rosa – é uma política espontaneísta. A palavra de ordem – permanente – de greve de massas dos anarquistas é diferente do entendimento de greve de massas de Rosa. Enquanto os primeiros pregam o “culto da espontaneidade”, a revolucionária polonesa percebe a importância da espontaneidade das massas naqueles momentos em que o partido revolucionário e seus dirigentes não conseguem prever as tendências insurrecionais das classes trabalhadoras. Rosa percebe que as greves de massas acontecem de forma “imponderável”, ou seja, não são decididas em reuniões sindicais ou partidárias ou por decretos dos grandes líderes partidários. A conjuntura social, econômica e política influencia mais na construção do cenário em que proliferam greves de massas do que os desejos dos dirigentes. Segundo a autora, o papel de um bom dirigente revolucionário é perceber a conformação desse cenário e não barrar as mobilizações; para nós, é também papel dos estudiosos dos movimentos sociais, mesmo que o façam a posteriori.

Ao polemizar com o filósofo francês Georges Sorel, Gramsci saúda Luxemburgo e corrobora a tese de que uma revolução não acontece por obra e decisão de um secretário de partido, mas sim das massas, de modo que há, sim, algo de “imponderável” nas greves de massas e revoluções. O filósofo sardo não condena a greve de massas, tampouco a espontaneidade, que é característica da “história das classes subalternas, aliás, dos elementos mais marginais e periféricos destas classes, que não alcançaram a consciência de classe ‘para si’” (CADERNO DO CÁRCERE 3, §48). O problema dos marxistas não é (ou não deveria ser) compreender e apoiar

as greves de massas/gerais enquanto fenômeno histórico, mas sim, transformá-las em palavra de ordem atemporal, como a única forma de desenvolvimento da insurreição proletária.

1.2 Greves de Massas

Segundo Rosa Luxemburgo, as greves de massas diferem das ondas de greves, essas últimas compreendendo diversas séries de greves por longos períodos, até anos. Já as greves de massas se estendem por grandes territórios sem coordenação centralizada, iniciada por ação espontânea dos próprios trabalhadores, e afetam a vida política de todo um país, sendo discutidas por diversos setores da população e elites. Ou seja, uma onda de greves pode conter greves de massas. Partindo dessa concepção, Nowak (2019) caracteriza as greves nas obras da UHE de Belo Monte e do Complexo Industrial e Portuário Pecém como sendo de massas, que faziam parte de uma onda de greves maior “que abrangia quase todos os setores econômicos”. Desse modo, as greves na construção civil “contribuem para o aumento histórico do número de greves em 2013 e, presumivelmente, nos dois anos seguintes” (NOWAK, 2019, p. 209).

A conjuntura do país ou região é de fundamental importância para a deflagração das greves de massas, que pode ocorrer quando há uma situação revolucionária ou, no mínimo, uma onda de protestos. Em um breve texto de 1931, “O que é uma situação revolucionária?”⁴⁷, Trotski apresenta três condições para a caracterização de uma situação revolucionária: 1) degradação das condições socioeconômicas (hiperinflação, desemprego, arrocho salarial, etc.); 2) grandes avanços das consciências médias dos trabalhadores; e 3) a existência de um partido revolucionário capaz – ainda que não completamente preparado – para dirigir uma revolução.⁴⁸

Uma das características das greves de massas é sua propagação para outras regiões e setores. Nowak percebe três padrões de difusão dessas greves: (i) setoriais, por imitação; (ii) nacionais de massas multissetoriais; e (iii) de massas regionais. A combinação desses tipos de greves com os padrões de difusão resulta em três categorias distintas de greves de massas, assim caracterizadas segundo o autor (NOWAK, 2019, p. 59-60):

- 1) *Greves de massas gerais demonstrativas*: com um ou dois dias de duração. Podem ser organizadas pelas bases ou inteiramente planejadas pela direção sindical – ou por algo entre esses dois “polos”;
- 2) *Greves de massas de combate*: possuem grande iniciativa de massas, mas têm um ou mais centros de coordenação; podem ser setoriais ou gerais; sem uma certa limitação de preparação anterior;

⁴⁷ Disponível em: <<https://www.marxists.org/portugues/trotsky/1931/12/19.htm>>. Acessado em 28/01/2022.

⁴⁸ No Brasil da década de 2010, era possível perceber os primeiros sinais do item 1, mas não dos demais.

- 3) *Greves de massas de combate lideradas pelos trabalhadores*: podem ser setoriais ou gerais, não partem da iniciativa do sindicato – que por certo período pode se incorporar à greve (ou não); não possuem um centro de coordenação e se desenvolvem por difusão. Distinguem-se pela auto-organização e mantêm-se por propagação.⁴⁹

Ao estudar as greves no setor da construção brasileira, em Belo Monte e Pecém, e no setor automobilístico indiano, Nowak as classifica como “greve de massas setoriais por imitação com liderança dos trabalhadores” tendo em vista que, segundo ele, essas greves ficaram concentradas em um determinado setor econômico de cada país (o mais pujante na ocasião) e que as mobilizações foram difundindo-se por uma “imitação” setorial⁵⁰.

1.3 Sintetizando o debate

Da abordagem sobre greves selvagens, retemos cinco características principais: 1) ocorrem por fora da estrutura sindical oficial; 2) são respostas à falta de condições de trabalho e vida;⁵¹ 3) a violência não é um recurso inerente; 4) há lideranças externas às direções sindicais; e, por fim, 5) não têm planejamento prévio – aspecto do qual discordamos, embora ele possa ser muito silencioso, submerso e de difícil captação pelos cientistas sociais. Portanto, parece-nos que o caráter espontâneo dessas greves se dá pela incapacidade dos dirigentes sindicais e políticos, bem como dos estudiosos de movimentos sociais, de prevê-las.

Já ao propor o conceito de greves por rebelião operária, destacávamos quatro características: 1) explosão em fúria dos operários com as 2) condições de trabalho, salário e vida nos canteiros, partindo de 3) lideranças externas à estrutura sindical oficial, que, na maioria das vezes, 4) recorrem à violência. A expressão “explosão em fúria” não significa ausência de uma racionalidade ou de preparação prévia. Contudo, a fúria e o caráter selvagem decorrem do ódio genuíno contra a superexploração do trabalho, constituem a única forma de esses trabalhadores se fazerem ouvidos. Ainda sobre as “greves por rebelião operária”, também ressaltamos o papel da violência, mas ela não é inerente, podendo ocorrer ou não, como as estudadas nesta tese. Porém, como vemos adiante, ao analisar as greves, a violência é algo corriqueiro na vida desses trabalhadores, portanto, recorrer a ela não parece ser novidade.

⁴⁹ Não há uma valoração ou gradação entre essas greves.

⁵⁰ O autor, assim como fizemos em nossa dissertação (CAMPOS, 2016), percebe a importância da migração no setor da construção brasileira, como um elemento de difusão das greves por obras em todo território nacional.

⁵¹ Acrescentamos as condições de vida, pois percebemos a importância destas nos alojamentos e canteiros de obra, no caso da construção, mas também para as outras categorias, com a precarização da vida com a crise econômica a partir de 2014.

O conceito de greve de massas por sua vez, chama a atenção para os seguintes aspectos: 1) a conjuntura em que esse tipo de greve eclode (situação revolucionária ou onda de greves/protestos); 2) o caráter mobilizador e propagador entre categorias e regiões do país, inspirando mutuamente essas greves; 3) apesar disso, elas não ocorrem a partir de uma coordenação centralizada de sindicatos, centrais ou partidos que dizem quando estas devem ocorrer; 4) têm eminentemente motivações econômicas, mas afetam toda a vida política local e nacional; 5) há uma fluidez entre as pautas econômicas e políticas, transmutando as primeiras nas segundas e vice-versa. Com relação a esses aspectos, convém destacar que não havia uma situação revolucionária entre 2011 e 2016 no Brasil, tampouco houve fluidez entre as pautas políticas e econômicas. Também por esse motivo decidimos manter a denominação greve selvagem, embora enriquecendo o conceito com os pontos que extraímos das outras duas abordagens.

Por fim, parece-nos importante uma digressão sobre o adjetivo “selvagem”. Os protestos dos setores mais pauperizados e oprimidos são ligados, pelo senso comum, a essa ideia de selvageria – não só as greves objeto desta pesquisa. Segundo o dicionário *on-line* Michaelis, “selvagem” significa:

[...] que é próprio das selvas; agreste, selvático, silvático, silvestre; diz-se de solo inculto, que geralmente não serve para o cultivo; estéril; que habita as selvas e não mantém contato com pessoas civilizadas; que nasce, cresce e vive naturalmente, sem cuidados especiais; silvestre, silvícola; diz-se de animal que ainda não foi domesticado; indomado; diz-se de animal que se torna feroz e violento com facilidade. (MICHAELIS, 2023).

Assim, comumente se associa “selvagem” àquilo que é animalesco, primitivo, bárbaro, irracional e até violento. No entanto, não partimos desse entendimento. Há greves selvagens que recorrem a uma performance violenta, com a destruição e incêndio de máquinas, alojamentos, almoxarifados e veículos, enquanto outras não, da mesma forma ocorrendo com as greves “tradicionais” que, por vezes, se valem da violência. O caráter “selvagem” destas greves parece residir, exatamente, na ruptura com a performance e repertório “tradicionais” do sindicalismo brasileiro, isto é, correm o risco de saírem do controle do “sindicalismo de Estado”, produzindo novas experiências e alternativas de atuação.

Vejamos agora, por que o sindicalismo pode ser estudado como um movimento social.

1.4 Sindicalismo: instituição e movimento

Normalmente, os estudiosos do sindicalismo preocupam-se mais com a atuação institucionalizada desse movimento. A literatura *mainstream* dos estudos sindicais costuma estudar as greves e os sindicatos por dentro da estrutura sindical, a partir de conceitos e métodos desenvolvidos para compreender essa forma de ação. Contudo, as greves que estudamos fogem à

regra – por serem greves por fora do sindicato, sem direção aparente e que muitas vezes recorrem à violência –, o que exige novas ferramentas de análise. A nosso ver, as greves selvagens constituem uma atuação mais próxima dos demais movimentos sociais, dado seu caráter conflitivo e disruptivo. Isso nos levou a buscar uma literatura que promovesse uma reaproximação entre o campo de estudos do sindicalismo e dos movimentos sociais, e que propusesse uma compreensão mais abrangente dos diferentes movimentos sociais (cf. GALVÃO, 2011).⁵² Ao invés de serem tratados de forma segmentada, os movimentos sociais são concebidos como parte de um mesmo processo político e analisados através de um recorte transversal que leva em consideração tanto suas especificidades, quanto aquilo que pode ser generalizado (BARKER, 2014)⁵³.

Esse movimento vem levando não só à reaproximação entre campos de estudos, mas também entre perspectivas teóricas que convergem na retomada do papel do capitalismo, assim como nas mudanças no papel do Estado e das instituições políticas, em suas análises dos movimentos sociais. As mudanças provocadas pela adoção e crise do neoliberalismo e seus efeitos sobre a sociedade e a ação coletiva adquirem especial importância.⁵⁴ Autores identificados com o marxismo e com a teoria do confronto político (TCP) – cujos principais expoentes são Charles Tilly, Douglas McAdam e Sidney Tarrow⁵⁵ – destacam-se nesse processo, passando a problematizar como os confrontos políticos se dão em distintas conjunturas de crescimento/crise do capitalismo mundial, em associação com as dinâmicas sociais e políticas internas de cada país. Assim, além de entender as mudanças de regime político, os fundamentos políticos e culturais que levam às mobilizações, os estudos dos movimentos sociais contemporâneos dedicam-se a entender o capitalismo e suas crises (BARKER *et al.*, 2013; TAJERIA *et al.*, 2013; REGINI, 2014; DELLA PORTA, 2015).

⁵² As pesquisas sobre movimentos sociais têm se concentrado no estudo das organizações e movimentos pouco institucionalizados, deixando de lado os sindicatos, por serem organizações institucionalizadas e altamente estruturadas. Isso se deve, em parte, à influência da Teoria dos Novos Movimentos Sociais (TNMS), para a qual os agentes capazes de transformar a sociedade não seriam mais as classes e as organizações relacionadas à categoria trabalho, mas aqueles provenientes de grupos de “identidade”, como mulheres, negros, LGBTs, ambientalistas, etc. (ALONSO, 2009), cujas demandas não teriam um caráter material, mas cultural.

⁵³ Quando as conexões e intercâmbios existentes entre os movimentos e seus agentes não são estabelecidos, os movimentos acabam sendo “fatiados” (o “movimento sindical”, o “movimento de mulheres”, o “movimento LGBT”, o “movimento antirracista”, etc.), o que dificulta a compreensão de cada um e da conjuntura mais geral na qual se inserem: “Todas essas lutas experimentaram padrões similares de ascensão e queda, desenvolvimento e desintegração parcial, expansão e retração. A exploração dos vínculos significativos entre esses ‘movimentos’ aparentemente diferentes poderia iluminar as características partilhadas” (BARKER, 2014, p. 8).

⁵⁴ Esse movimento começa ainda na década de 1990, com Wallerstein (1990), Kriesi (1993), Walton e Seddon (1994), Negri e Hardt (2000). Já no novo milênio, remetemos a Boltanski e Chiapello (2005), Dardot e Laval (2009).

⁵⁵ Essa perspectiva entende os movimentos como a interação conflituosa, sustentada por um longo período, entre “detentores do poder” e os “desafiantes”, ou seja, agrupamentos conectados de pessoas que fazem reivindicações consequentes a outros grupos de pessoas, ou a atores políticos importantes, entre os quais se destaca o governo. Os autores da TCP relacionam fatores contextuais, como o interesse de certos atores em se mobilizar à identidade coletiva e às oportunidades para que esses confrontos aconteçam.

A “Primavera Árabe” e os protestos do “norte global” pós-crise financeira internacional de 2008 abrem espaço para a recuperação de visões mais estruturalistas da ação coletiva.⁵⁶ Portanto, a crise de 2008 constitui uma oportunidade para que teóricos dos movimentos sociais revissem as teorias que sustentam que o trabalho e as classes ficaram para trás.

1.5 Crise de 2008: uma oportunidade à teoria dos movimentos sociais

A intensificação das lutas sociais em todo o mundo – principalmente, após a crise de 2008 – foi marcada pela volta do anticapitalismo, das grandes narrativas e da luta por demandas materiais, fazendo ressurgir a necessidade de entender esses processos a partir de uma visão mais focada na estrutura social e com capacidade mais holística.

Como aponta Della Porta (2015, p. 115-116), os confrontos decorrentes da crise de 2008 são marcadamente provocados pelos (des)mandos do neoliberalismo e pela quebra da legitimidade de seus governos, ou seja, são o choque das populações contra a reestruturação produtiva e a política de austeridade promovida por FMI, Banco Mundial, *Troika*, etc. Mas é também uma crise da democracia representativa, uma vez que as populações parecem confiar cada vez menos no voto e na representação como mecanismo decisório.

Barket *et al.* (2013) atribuem à Teoria do Confronto Político a retomada de algo fundamental e caro à teoria marxista: a relação das partes com o todo, entre a política e a economia. Segundo esses autores, Tilly, McAdam e Tarrow⁵⁷ reintegram as greves, as revoluções e outras formas de conflitos que tinham sido “afastados” pela TNMS em prol dos movimentos sociais identitários, sustentando que a resistência do “dia a dia” está conectada com fenômenos que podem ou não evoluir para transformações mais profundas. Para Tilly (2010), é preciso indagar até que ponto e como as greves industriais, campanhas eleitorais, protestos, movimentos sociais e revoluções se interseccionam e se influenciam mutuamente.

Os autores da TCP não descartam a classe social como uma identidade pertinente para a análise dos atores sociais, mas não dão a ela a mesma centralidade que essa categoria possui no marxismo. Além disso, se por um lado sua ênfase nos processos políticos é compatível com uma leitura não economicista, por outro, difere-se do marxismo ao não atribuir primazia às condições materiais de existência e descartar a ideia de determinação econômica, ainda que em última instância.⁵⁸

⁵⁶ É o que Wallerstein (2003) caracterizou como um movimento pendular da sociologia, ou seja, conforme cresce a importância da luta de classes, maior é a preponderância de fatores estruturais e do marxismo nas análises sociais (BENSAÏD, 1999).

⁵⁷ Cf. McAdam, Tarrow e Tilly. *Dynamics of Contention*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.

⁵⁸ Não defendemos uma visão determinista da contradição capital/trabalho, ou seja, não é porque o proletariado é a classe que sofre com essa contradição, que as suas lutas e ele mesmo são intrinsecamente revolucionários. Mas mesmo nas lutas mais

Apesar dessas diferenças, nota-se, tanto entre a TCP quanto entre o marxismo, a preocupação em levar em consideração a estrutura social e econômica, o papel da identidade (em suas diferentes formas) para a ação coletiva, o debate sobre a estratégia dos atores políticos e, por fim, o desenvolvimento das relações dos movimentos sociais com o Estado.

Essa renovação teórica repercutiu sobre os estudos sindicais (FREGE; KELLY, 2003), de modo que diversas categorias provenientes das teorias dos movimentos sociais, especialmente da TCP, passaram a ser aplicadas a esse campo⁵⁹, como, por exemplo: os repertórios de ação coletiva ou de protesto, as estruturas de oportunidades políticas e *framing*. Vejamos algumas delas a seguir.

1.6 Estrutura social e econômica

As teorias dos movimentos sociais buscam entender o que leva os agentes sociais a saírem às ruas, arriscarem suas vidas e empregos na luta por melhores condições de vida e trabalho. Por que isso acontece em alguns momentos e não em outros, sendo que essas necessidades, na maioria das vezes, já preexistem antes do início dos confrontos políticos? Tarrow (2009) responde que são necessárias mudanças das estruturas de oportunidades e restrições políticas (EOP) à ação coletiva, isto é, alterações nas condições externas faz com que as pessoas percebam maiores possibilidades de apresentar e satisfazer suas reivindicações.

Dessa forma, segundo o autor, o desencadeamento de um confronto político “é muito mais relacionado a oportunidades de ação coletiva – e limitado por restrições a ela – do que por fatores sociais e econômicos persistentes experimentados pelas pessoas”. (TARROW, 2009, p. 99). Tarrow não menospreza as estruturas sociais e econômicas, muito pelo contrário, os motivos para a mobilização estão sempre presentes, porém, apenas com a mudança nas oportunidades políticas as pessoas podem ser levadas a agir coletivamente.

Em contraposição, as restrições políticas dificultam o desafio a autoridades e opositores poderosos, o que faz com que apenas poucos assumam a defesa de uma causa – mesmo que considerada justa –, com medo das consequências que poderiam atingi-los. Não obstante, algumas vezes os agentes políticos empreendem confrontos mesmo em condições adversas, ou seja, a relação entre oportunidades e restrições políticas não é mecânica, as últimas não representam necessariamente uma limitação à ação.

cotidianas, como as do aumento salarial, já existe a contradição máxima da sociedade capitalista e, portanto, a revolução existe enquanto potência no proletariado.

⁵⁹ Para uma revisão bibliográfica, cf. Galvão (2014).

Ao contrário de uma visão determinista, que poderia supor que a crise do capitalismo leva imediatamente a movimentos antissistêmicos, os autores com os quais aqui trabalhamos percebem que é preciso entender as oportunidades que são abertas aos agentes e como eles as interpretam e agem a partir disso, ou seja, suas estratégias.⁶⁰ É preciso lembrar que, na maioria das vezes, o próprio sistema se regenera ou incorpora as demandas dos explorados. (DELLA PORTA, 2015).

Em suma, a preocupação com a questão da estrutura social e econômica pode ser sintetizada da seguinte forma: a estrutura importa, mas não isoladamente, é preciso entender os aspectos políticos e culturais vivenciados pelos atores e, principalmente, como eles os interpretam e agem (quais são suas estratégias). Isso nos remete ao conceito de identidade, elemento necessário para a mobilização dos atores políticos e sociais.

1.7 A identidade como motor para a ação

Como relembra Tarrow (2009), os estudiosos dos movimentos sociais devem tratar a maneira como seus organizadores se valem de uma série de recursos para solucionar a questão da identidade, visto que, para os coordenadores dos movimentos sociais, o problema não é fazer as pessoas participarem, mas fazer com que elas e as organizações sustentem uma ação continuada visando um objetivo único. Isso só é possível através da criação de um elo capaz de aglutinar os agentes políticos, uma “identidade” comum. Por isso, é de suma importância para os estudos dos movimentos sociais o entendimento das dinâmicas de criação de identidade.

A identidade é um elo que aglutina os agentes, um elemento que pode colocá-los em movimento ou que é fruto do movimento. Os indivíduos leem as desigualdade e injustiças do mundo concreto através das suas identidades, as quais os impelem para a ação coletiva. Contudo, esse tensionamento para ação não é produzido de maneira única, individual; pelo contrário, a identidade é um fenômeno social coletivo, a percepção do pertencimento a um grupo, que pode ser injustiçado, aliado do poder e/ou de seus direitos.

Enquanto os estudiosos de movimentos sociais tendem a priorizar identidades ligadas ao gênero, à raça/etnia, à nacionalidade, à sexualidade, etc., as pesquisas tradicionais sobre sindicalismo tendem a enfatizar a identidade de classe. Qualquer que seja o tipo de identidade considerada, é preciso deixar claro que se trata de uma abstração (HAIDER, 2019, p. 36) tanto da parte dos estudiosos dos movimentos sociais, quanto dos contendores políticos. Ou seja, a identidade é uma mediação analítica para interpretação e ação dos movimentos sociais, algo

⁶⁰ Voltaremos à questão da estratégia ao fim deste capítulo.

que se produz e se altera, conforme as condições históricas, sociais e políticas. Contudo, ela “‘existe’ nas relações concretas e se manifesta na prática de indivíduos ‘assujeitados’ (tornados negros, brancos, homens, mulheres, trabalhadores, trabalhadoras etc.) pelo funcionamento das instituições políticas e econômicas, orientadas pela e para a sociabilidade do capitalismo”. (ALMEIDA, 2019, p. 10).

A identidade não é um conjunto de atributos fixos, uma essência imutável dos indivíduos (STUART HALL, 2017 *apud* COLLINS; BILGE, 2021). É uma “localização social” nas relações de poder, um lugar político, e que, portanto, transforma-se socio-historicamente: “é sempre um processo de devenir que nunca se completa – um processo de identificações mutáveis, não um estado de ser singular, completo e acabado”. (STUART HALL, 2017 *apud* COLLINS; BILGE, 2021, p.187).

Assim como outras identidades, a classe é um motor para a ação coletiva. Afinal, o sindicalismo recorre à identidade de trabalhadores e trabalhadoras para que esses realizem protestos, greves por melhores condições de trabalho e de venda da força de trabalho. Do mesmo modo que as demais identidades, a classe não está dada. Partimos de uma perspectiva relacional, ou seja, entendemos que a localização dos sujeitos na produção é importante, mas há todo um conjunto de outros elementos que influenciam na formação dos agentes políticos, permitindo que se coloquem em movimento. Como ressalta Barker *et al.* (2013) e Galvão (2014), a produção humana é material, mas também é construção de relações sociais e simbólicas.⁶¹

As identidades combinam-se de diversas maneiras no processo de mobilização dos indivíduos. Em todos os confrontos políticos, é preciso criar identidades, sejam elas mais duradouras e consolidadas ou mais efêmeras. Enquanto estas possibilitam a unidade para a luta em prol de um objetivo específico, aquelas permitem a constituição de movimentos sociais. Vejamos o caso dos trabalhadores de uma fábrica. Eles podem se unificar pela necessidade do aumento salarial ou qualquer outra pauta, promovendo greves, rebeliões e outras manifestações. Caso esse confronto se estenda, tornando-se assim um movimento social, é necessária a criação de uma identidade mais duradoura, através da qual os indivíduos se sintam parte de uma coletividade mais ampla que luta pelos mesmos interesses. Algumas pessoas podem ser convencidas a intervir nos sindicatos e assim passam a participar do sindicalismo enquanto movimento social

⁶¹ Nesse sentido, é interessante notar que Marx, ao tratar sobre a possibilidade de os camponeses constituírem-se enquanto classe, no 18 de Brumário de Luis Bonaparte, percebe que eles não o fazem, porque, apesar de compartilharem condições materiais de existência, não conseguem criar um sentimento de comunidade, pertencimento e conexão entre seus membros (BRAGA; BURAWOY, 2009, p. 90). Ou seja, é possível perceber uma preocupação de Marx na formação das identidades dos atores políticos.

mais contínuo. Quando isto ocorre, liberam-se “os mais profundos sentimentos de solidariedade ou identidade”. (TARROW, 2009, p. 21).

1.8 Estratégia, repertórios, performances e frames

A análise dos movimentos sociais frequentemente aborda a questão da “estratégia” ou das “escolhas políticas” realizadas, principalmente, por parte das lideranças. Contudo, a nosso ver, esse conceito não é devidamente definido.

Segundo o dicionário *on-line* Aurélio, estratégias são “meios desenvolvidos para conseguir alguma coisa”, por esses meios podemos entender – de maneira abrangente – planos, métodos, manobras, táticas e outras ações com objetivo de atingir um fim último. Parece-nos que o importante na ideia de estratégia é exatamente o foco no objetivo a ser atingido por uma diversidade de ações possíveis. Ou seja, importam menos as ações que foram tomadas e mais onde se pretende chegar com essas ações.

Dessa forma, para a ação coletiva de maneira geral, estratégia pode ser entendida como o objetivo último que uma dada coletividade (movimentos sociais, partidos políticos e outras formas de conflitos políticos) pretende atingir. Contudo, as escolhas dos agentes são realizadas a partir de uma série de condições sociais, econômicas, institucionais e políticas dadas anteriormente (MARX, 1977, p. 203), sobre as quais não têm poder de escolha ou influência – toda influência dos atores se dará sobre as condições futuras e não as do presente.

O marxismo distingue as estratégias dos movimentos sociais em dois campos distintos: a) reformistas, quando se busca promover melhorias dentro da ordem e da institucionalidade do Estado democrático burguês e b) revolucionárias, quando se promove uma ação disruptiva visando subverter toda a ordem, superar o Estado capitalista e criar uma nova sociedade. Essas estratégias, porém, não constituem dois campos estanques, mas sim gradações e fases, que podem variar nas diferentes conjunturas.

A estratégia dos atores é importante para a compreensão do padrão de atuação dos movimentos sociais e sua transformação ao longo da história. No pós-Segunda Guerra Mundial, a participação dos sindicatos nos Estados nacionais foi acompanhada de um processo de reconhecimento e institucionalização dos mesmos (FLETCHER JR., 2011). Por institucionalização compreendemos o estabelecimento de órgãos tripartites, a participação em consultas estatais e em órgãos diretivos das empresas, as parcerias e colaborações com as empresas, a profissionalização de dirigentes e outros processos que permitem tornar os sindicatos e suas direções independentes das bases. O sindicalismo passou por um processo de burocratização de suas lideranças:

Um padrão corrosivo das relações sociais internas se manifesta em uma distribuição diferencial de conhecimento e ativismo; na dependência da massa de membros do sindicato da iniciativa e experiência de um grupo relativamente pequeno de líderes – oficiais e ‘não oficiais’ (HYMAN, 1979, p. 246).

Assim, a oferta de serviços burocráticos ou assistencialistas passa a prevalecer, em detrimento da representação das bases e do recurso a formas de ação direta. Essa estratégia não foi suficiente para enfrentar os impactos decorrentes da reestruturação produtiva, da ascensão do neoliberalismo, das mudanças nos modos de gestão e organização do trabalho e da flexibilização da legislação trabalhista, entre outros fatores que levaram à crise do movimento sindical entre os anos 1980 e 1990.

Por outro lado, o contexto de crise estimulou a adoção de novas estratégias, levando os sindicatos a se aproximarem e incorporarem as pautas de mulheres, negros, migrantes, LGBTs – comunidades historicamente alijadas do sindicalismo – e a promover mudanças organizativas em busca de uma revitalização sindical⁶². Fletcher Jr. (2011) demonstra como as centrais sindicais sul-africana COSATU⁶³ e argentina CTA⁶⁴ – e poderíamos acrescentar a CUT, no caso do Brasil – realizaram frutíferas alianças com os movimentos sociais nas décadas de 80 e 90, principalmente, por suas conexões com o CNA⁶⁵ na África do Sul, com os peronistas na Argentina e o PT no Brasil. Contudo, quando essas correntes políticas chegaram ao poder em cada país, essas alianças esvaziaram-se e as centrais perderam capacidade de mobilização e potencial disruptivo.

Podemos inferir que isto ocorre porque a estratégia dessas centrais e correntes políticas era a chegada ao poder de Estado, a manutenção da ordem, com a promoção de reformas pontuais e, por fim, a conciliação de classes. Ou seja, as alianças entre movimentos sociais e centrais foram até onde os atores políticos pretendiam chegar, afinal, esta era a estratégia deles.

O debate sobre revitalização sindical ou táticas de fortalecimento dos movimentos sociais pode ser estéril se não levarmos em consideração qual é a estratégia que os atores políticos buscam promover. Da mesma forma, ao estudarmos os sindicatos envolvidos nas greves selvagens que são objeto dessa pesquisa, é preciso considerar a estratégia por eles adotada e refletir sobre as possibilidades abertas a partir das ações tomadas e como isso pode – ou não – influenciar os trabalhadores, levando-os a realizarem greves por fora da estrutura sindical “tradicional”.

⁶² Revitalização é o modo como os estudiosos do movimento sindical chamam os processos ocorridos em diversas realidades nacionais, nos quais atores sindicais (dirigentes ou não) buscam retomar a capacidade de mobilização e intervenção na realidade, perdida ao longo das décadas de crise do sindicalismo (cf. Galvão, 2014).

⁶³ Congress of South African Trade Unions – Congresso dos Sindicatos Sul-africanos.

⁶⁴ Central de Trabajadores de la Argentina – Central dos Trabalhadores da Argentina.

⁶⁵ ANC – African National Congress – Congresso Nacional Africano.

A discussão sobre estratégia ajuda a situar a análise sobre repertórios de ação, performance e *frames*, conceitos empregados nos estudos dos movimentos sociais e incorporados pelos estudos sindicais.

Tilly (1996) define o repertório da ação coletiva como as maneiras através das quais as pessoas agem coletivamente em busca de interesses em comum. Em outras palavras, é “um conjunto limitado de rotinas que são aprendidas, compartilhadas e postas em ação por meio de um processo relativamente deliberado de escolha” (p. 26). Portanto, repertório é o que as pessoas sabem sobre como fazer para atingir determinado objetivo e o que os outros esperam que elas façam, permeado pela influência da estrutura em que estão inseridos os agentes sociais e as reivindicações que apresentam. Desse modo, repertório envolve memória, mas está também vinculado à forma como os atores empreendem a ação.

Tarrow (2009), por sua vez, dá inúmeros exemplos de repertórios utilizados por diversos movimentos sociais europeus, como as barricadas na França, de 1848. Mas, podemos pensar em exemplos brasileiros, como a utilização da ocupação de fazendas por movimentos camponeses de luta pela terra que, desde as Ligas Camponesas, tornam-se comuns no campo brasileiro e se intensificam com a criação do MST.

Também o movimento sindical brasileiro estabeleceu um repertório de ação bem claro e conhecido por todos: negociações prévias à data-base são realizadas com o setor patronal, e caso se atinja um consenso, o acordo coletivo é fechado (na maioria das vezes aprovado em assembleias nas bases da categoria); caso não se chegue ao consenso, os dirigentes sindicais costumam ter duas opções: a) encaminhar para decisão da Justiça do Trabalho, e b) deflagrar greve. A decisão entre essas ações, normalmente, mede a “radicalidade” das direções sindicais.

Deve-se atentar para o fato de que os repertórios mudam, ou seja, grupos de atores sociais que hoje utilizam determinado repertório podem ter se utilizado de outro no passado. Essas mudanças se devem principalmente a alterações na dinâmica do movimento, ou seja, um movimento social pode abandonar as mobilizações massivas de rua, pois conseguiu abrir canais de diálogos com as instituições do Estado, ou pode recorrer a ações de violência em decorrência da descrença de que os meios pacíficos levarão à solução dos problemas. Ou, ainda, um movimento pode combinar os meios institucionalizados com as mobilizações massivas e confrontos violentos.

Já as performances são ações utilizadas pelos atores coletivos quando agem conflituosamente e são a forma de exposição dos movimentos, diferenciando-se dos repertórios pela sua

abrangência. Assim, são aquelas ações públicas – como petições, protestos, ocupações, marchas, etc. – que os movimentos tanto utilizam para marcarem suas demandas às autoridades como para criarem identidade e manterem seus adeptos. A partir da análise da história dos movimentos e deles próprios, os agentes decidem pela utilização de determinadas performances. Quanto melhor a avaliação da performance, maior será a possibilidade de adotá-la. Apresentar uma petição, fazer um refém ou realizar uma manifestação constituem tipos de performance que ligam pelo menos dois atores: um ator que requer ou demanda algo e o outro que é objeto das reivindicações.

Dessa forma, repertório é o conjunto de performances utilizadas por um movimento social em um longo período. O ator político articula seu repertório a partir da necessidade de estabelecer uma interação conflitiva. Como abordado antes, a greve enquadrou-se no repertório do movimento operário historicamente, contudo, a greve selvagem “quebra” o repertório do movimento sindical brasileiro, pois, a partir de determinado desajuste no processo de negociação, os trabalhadores sentem a necessidade de implementar outro método de comunicação/negociação (SCOTT; HOMANS, 1947), suplantando os sindicatos oficiais.

Os *frames* (enquadramentos) são similares aos *slogans* e músicas cantadas em protestos por buscarem sintetizar em frases curtas: a contenda, o adversário e a solução. Expressam, também, a identidade dos atores mobilizados: quem somos “nós” e “eles”, os adversários – como nas mobilizações do *Occupy* nos EUA: “Nós somos os 99%”, “eles” são os 1% dos mais ricos e “nós” somos todos outros aliados do poder e do dinheiro (JASPER, 2016). Goffman (1974) afirma que o *frame* busca “localizar, perceber, identificar e rotular” a realidade observada e o conflito estabelecido. Já Snow e Benford (1992, p. 137) estabelecem três características dos *frames*:

- 1) Dispositivos de acentuação que enfatizam e embelezam a seriedade e a injustiça de uma condição social ou redefinem como injusto e imoral o que antes era visto como infeliz, mas talvez tolerável;
- 2) Modos de atribuição, classificados como de diagnóstico e prognóstico.
- 3) Permitir que os ativistas articulem e alinhem uma vasta gama de eventos e experiências para que se unam de maneira relativamente unificada e significativa.

Assim, a performance é a própria eclosão da ação coletiva, é quando os atores políticos decidem pela mobilização de fato. Por isso, é um pouco menos efêmera que o *frame*, visto que pressupõe a escolha e a manutenção de uma ação pública. Já o repertório é o acúmulo histórico de *frames* e performances pelos movimentos sociais ao longo do tempo, e através dele é possível perceber muito mais sobre a estratégia e a identidade dos movimentos.

Um movimento social recorre a um repertório, adota uma performance e formula um *frame* conectado a um objetivo que ele quer atingir. O *frame* de um movimento não encerra sua

estratégia, mas deve contê-la, ou seja, sinaliza a estratégia do movimento. Da mesma forma, as performances, ao se acumularem e se transformarem em repertórios, dão demonstrações da estratégia do movimento.

Poderíamos nos questionar se as greves selvagens seriam uma performance que estaria mudando o repertório da ação dos trabalhadores, tendo em vista a dificuldade da superação das direções sindicais burocratizadas e afastadas das categorias. Ao contrário do que se poderia imaginar, essas novas performances não apontam para mais democracia, ao menos no que se refere à democracia representativa. Afinal, os processos de eclosão dessas greves selvagens, em sua maioria, não passam por assembleias e outros espaços deliberativos, mas são rupturas abruptas da ordem promovidas por um setor de categorias desgastadas pela superexploração, que decide pela mobilização apesar dos obstáculos colocados pelas estruturas e organizações existentes.

Entretanto, poderíamos comparar essas rupturas com a máxima leninista de “votar com os pés”. Ao ser informado que os camponeses estavam desertando em massa do Exército czarista na Primeira Guerra Mundial, Lênin teria dito que estes estavam “votando com os pés” (HOBSBAWM, 1996). Quer dizer, se a legalidade e a representação dos sindicatos não cumprem seus papéis, os trabalhadores decidem romper a ordem e paralisar o trabalho.

Como percebido pelos autores, as mudanças no repertório de uma categoria ou movimento acontecem muito mais lentamente. Desse modo, é possível que exista, de fato, uma mudança de repertório, porém, é preciso que outras ondas de protestos aconteçam para saber quais serão as performances adotadas pelos agentes políticos.

1.9 Relações com o Estado

A política cumpre um papel fundamental para a compreensão dos movimentos sociais na perspectiva elaborada pela TCP, sendo o Estado concebido como uma terceira parte em um conflito entre “desafiantes” e “detentores do poder”. Tarrow (2009) percebe que, em todo confronto político, ele é no *mínimo* um terceiro ator, sobre o qual recai uma demanda. Isto significa que o Estado é sempre um interlocutor dos movimentos sociais. Além disso, as mudanças nas EOP passam exatamente por mudanças nos regimes políticos dos países.⁶⁶

A perspectiva marxista, porém, não considera o Estado como um terceiro a mediar as classes em conflito, mas aponta para a natureza de classe e para a função por ele exercida,

⁶⁶ Temos uma compreensão mais abrangente, pela qual as oportunidades e restrições podem se dar para além da esfera estatal/governamental, e incluir mudanças nos blocos no poder, institucionais e econômicas – o que pode aumentar ou diminuir a disposição dos agentes políticos à mobilização.

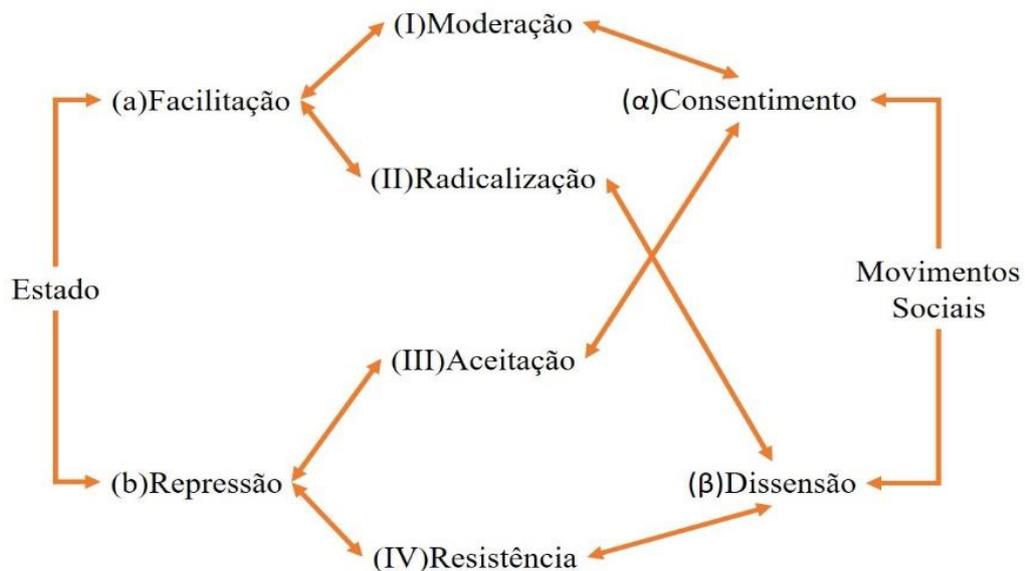
independentemente de sua composição social e da filiação ideológica dos seus agentes. Segundo Saes (1994), o Estado burguês constitui uma força neutralizadora da coletividade própria do trabalho industrial e, logo, da ação coletiva; portanto, percebemos que seu objetivo, em nossa sociedade em qualquer momento, é impedir a expansão dos movimentos sociais. Isso não significa que ele agirá sempre de modo repressivo.

O Estado pode interagir com os movimentos sociais com (a) facilitação e (b) repressão, e estes podem responder com (α) consentimento e (β) dissensão. Assim temos quatro tipos de interação Estado/Movimentos Sociais: (I) moderação, (II) radicalização, (III) aceitação e (IV) resistência.

“Se a repressão será atingida por aquiescência ou resistência radicalizada e se a facilitação resultará em moderação, depende em parte da tomada de decisões estratégicas dos líderes do movimento.” (UPCHURCH; MATHERS, 2011, p. 270). Os movimentos sociais podem estabelecer, portanto, relações de parceria ou oposição com o Estado, e as relações desenvolvidas entre este e os agentes políticos comportam gradações, na medida em que é possível haver mais ou menos parceria, mais ou menos oposição, mais ou menos consentimento, e assim por diante.

Portanto, ao invés de atribuir uma visão reativa ou passiva aos movimentos sociais, percebemos que os agentes são dotados de iniciativa, podem escolher entre convergir ou divergir das interações com o Estado, sem necessariamente dependerem da ação tomada por ele. Isto passa completamente pela estratégia adotada pelos movimentos sociais.

Imagem 1 - Relação Estado/movimentos sociais



Fonte: Elaboração própria.

Quadro 2 - Conceituação utilizada

| | |
|---|--|
| a) facilitação = quando o Estado toma medidas que possibilitam, até certo limite, o desenvolvimento da ação coletiva. | (I) moderação = a partir da combinação de consentimento dos movimentos sociais com a facilitação pelo Estado, a ação conflituosa tende a arrefecer-se. |
| b) repressão = quando as medidas promovidas, mais ou menos violentas, pelo Estado buscam inibir o desenvolvimento da ação coletiva. | (II) radicalização = quando os movimentos sociais aproveitam-se da facilitação da ação coletiva pelo Estado a ação conflituosa tende a aumentar. |
| α) consentimento = quando os movimentos sociais acabam por assentir às ações estatais. | (III) aceitação = quando os movimentos sociais consentem à repressão estatal, os conflitos tendem a cessar. |
| β) dissensão = quando os movimentos sociais enfrentam as ações do Estado. | (IV) resistência = quando os movimentos sociais não aceitam a ação repressiva estatal, tendem-se a escalar as ações de resistência. |

Fonte: Elaboração própria.

1.10 Considerações parciais

As greves por fora do sindicato, sem direção aparente e muitas vezes marcadas por episódios de violência, não são irracionais e, embora espontâneas, não carecem de ideação prévia. As características dessas greves, definidas nesta tese como greves selvagens, levaram-nos a buscar na literatura de movimentos sociais elementos para analisá-las.

Ao longo das décadas, as mais diversas teorias da ação coletiva acabaram por separar o movimento sindical dos demais movimentos sociais. Enquanto o primeiro teria se institucionalizado e perdido seu caráter conflitivo, os segundos permaneceriam como atores fundamentais no confronto político e da mudança social. Na verdade, tanto a teoria quanto a ação dos diversos movimentos sociais foram apartadas como caixinhas, impedindo que atores políticos se comunicassem entre si e os estudiosos percebessem as militâncias cruzadas de alguns atores.

Quando recolocamos o movimento sindical dentro de um conjunto de movimentos sociais, deixamos nosso objeto mais complexo, mas também nos tornamos capazes de perceber que todo o processo de ação coletiva está interligado. Os “movimentos sociais em geral” compreendem um campo multidimensional, com partidos, sindicatos, organizações sociais diversas, coletivos de comunicação, etc. Esse campo é heterogêneo política e socialmente, assemelhando-se a uma rede de agentes e movimentos.

Entre os vários conceitos provenientes da TCP aqui analisados, destacamos o de Estrutura de Oportunidades Políticas (EOP), que nos permite perceber como as mudanças nas condições econômicas e políticas restringem ou facilitam a ação coletiva. Assim, longe de afirmar que os contextos político e econômico determinam a ação coletiva, convém observar o cenário em que os indivíduos agem e como este influencia suas escolhas e estratégias. Veremos, no capítulo seguinte, que contexto é esse em que as greves selvagens eclodem no Brasil.

CAPÍTULO 2 - A ESTRUTURA DE OPORTUNIDADES POLÍTICAS ABERTAS PELOS GOVERNOS PETISTAS

Neste capítulo, buscamos apresentar o cenário social, político e econômico em que essas greves estiveram inseridas para, em seguida, defendermos uma premissa: houve uma onda de protestos no Brasil entre 2011 e 2016. O capítulo é dividido em três partes: as duas primeiras tratam dos governos Lula e Dilma, e a última aborda a onda de protestos.

As últimas décadas no Brasil, principalmente os anos 2010, foram de intensas mudanças na vida política e econômica. Se nos primeiros anos vivemos um espiral de otimismo, os últimos representam exatamente o contrário. A economista Laura Carvalho inicia seu livro, “Valsa Brasileira”, de 2018, com a seguinte reflexão:

Como a economia de um país continental evoluiu, em apenas sete anos, da euforia de um cenário de crescimento bem acima da média das últimas décadas, com vigorosa geração de empregos formais e alguma redução das desigualdades, para uma das maiores crises de sua história? (CARVALHO, 2018, p. 6).

Cinco anos depois, reformulamos essa pergunta: Como, em 10 anos, saímos desse cenário para a *pior* crise da história do país? Não temos a pretensão de resolver esse enigma, contudo, ao recuperarmos alguns aspectos dos governos petistas (2003-2016), podemos anunciar algumas pistas para resolver tal questionamento.

2.1 Governos Lula (2003-2010): da ortodoxia à heterodoxia⁶⁷

A ascensão de Lula ao governo federal aconteceu após uma década de aplicação do receituário neoliberal nos anos Collor, Itamar e FHC. Se, na década de 1980, o movimento sindical estava politicamente efervescente e na ofensiva (realizando greves, conquistando direitos e aumentos salariais reais), a seguinte foi marcada por desemprego, informalidade no trabalho (IPEA, 2000), retiradas de direitos⁶⁸, arrocho salarial e diminuição das greves (NORONHA, 2009; BOITO; MARCELINO, 2010). Além disso, o governo FHC foi responsável pela forte repressão militar à greve dos petroleiros da Refinaria da REPLAN (Paulínia/SP), em 1995.⁶⁹

⁶⁷ No pensamento econômico, ortodoxos são aqueles mais alinhados ao liberalismo clássico (como Adam Smith e David Ricardo) e neoclássico (como Stanleu Jevons, Alfred Marshall e Vilfredo Pareto); já os heterodoxos partem de uma visão mais intervencionista do Estado sobre a economia, como John Keynes e os pós-keynesianos, o pensamento cepalino e até mesmo marxista.

⁶⁸ A exemplo da MP1079/95, que desindexa os salários, e da MP1906/97, que desvincula o reajuste do salário mínimo da inflação.

⁶⁹ A partir desse ano, observa-se a redução das taxas de greve no país. A repressão à greve dos petroleiros não foi o único fator, contudo, diversos autores e atores sindicais colocam essa greve como um marco de derrota para o sindicalismo brasileiro. Ressalta-se, que à época, estabeleceu-se uma comparação entre o fato e a declaração da Primeira-ministra inglesa que afirmou ter quebrado a “espinha dorsal” do sindicalismo inglês após a greve dos mineiros (MARTINS; RODRIGUES, 1999).

Portanto, foi nesse momento de enfraquecimento do sindicalismo e de diminuição dos índices de greves e sindicalização⁷⁰ que a principal liderança sindical do país chegou à presidência da República, com a promessa de colocar fim às reversões neoliberais que vinham sendo aplicadas pelos governos anteriores. Por outro lado, a desestruturação industrial ocorrida nos governos FHC levou setores da burguesia industrial a se integrarem o arco de alianças do PT, a começar pelo vice-presidente, o empresário José Alencar.

Desse modo, Lula chegou ao Palácio do Planalto, após uma década do programa do Consenso de Washington no país, com desindustrialização e desregulamentação do mercado de trabalho em alta e sob os ataques do que Leda Paulani chamou de “terrorismo econômico”, quando setores burgueses promoveram:

[...] a ideia de que a economia iria se desfazer como gelatina, derreter como manteiga e sair do ‘controle’ na hipótese de Lula vencer foi se disseminando despididamente e sendo ‘confirmada’, num claro movimento de profecia que se autorrealiza, pela queda das bolsas, subida do dólar e consequentes impactos sobre o nível de preços. (PAULANI, 2018).⁷¹

Mas a burguesia não tinha por que temer Lula: ele já havia assinado a “Carta ao povo brasileiro”, na qual assumia os compromissos com o FMI, o capital financeiro e todo receituário neoliberal. A verdade é que a burguesia, principalmente o setor financeiro, promovia esse “terrorismo econômico” visando eleger o candidato mais nitidamente aliado aos seus interesses - José Serra, do PSDB.

Por fim, havia esperanças diversas sobre seu mandato: de um lado, os trabalhadores esperavam a melhora das condições de vida, o fim da miséria e das desigualdades abissais, e a reversão das medidas neoliberais dos governos antecessores; de outro, o capital financeiro e industrial esperava que Lula e o PT aproveitassem sua popularidade para implementar as medidas liberalizantes que FHC não conseguiu concluir. No fim, nem tanto ao céu, nem ao mar.

Assim, como o próprio governo assumiu⁷², o primeiro mandato de Lula havia sido para “arrumar a casa”, ou seja, foram introduzidas medidas ortodoxas na economia e mais austeras para a classe trabalhadora.⁷³ Logo, como percebem Araújo e Oliveira (2014), o primeiro governo petista aplicou essas medidas atendendo às exigências do mercado financeiro, a fim de evitar a possibilidade de desestabilização política - concomitante a uma agenda de forte impacto social. Dessa forma, o objetivo do governo seria uma transição sem “rupturas”.

⁷⁰ Para maiores informações do impacto da “década neoliberal” no sindicalismo brasileiro, cf. Cardoso (2003).

⁷¹ Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2014/10/20/leda-paulani-terrorismo-economico/>>. Acessado em 4/11/22.

⁷² Ao lançar o PAC 2, em 2010 (Comitê Gestor do PAC, 2010, p. 3).

⁷³ Cf. Galvão (2012); Boito *et al.* (2014); Araújo; Oliveira (2014); Braga (2015).

A grande medida do primeiro mandato de Lula aconteceu ainda em 2003: a Reforma da Previdência. Desse modo, aproveitando seu lastro popular, o PT promoveu um ataque aos direitos dos trabalhadores, tendo como principais vítimas os servidores públicos. Mesmo com a CUT se opondo a uma greve com marcha a Brasília, suas bases se organizaram para resistir à Reforma, o que resultou em um ato de 50 mil na capital federal

A partir dessa situação, aprofundou-se a crise entre diversos setores e a direção majoritária da CUT, a Articulação Sindical, iniciando-se o primeiro movimento de diáspora da central. Então, um importante sindicato nacional, o ANDES-SN, se desfilou do comando central, e setores ligados ao PSTU também romperam e conformaram uma nova entidade, a Conlutas, em 2004. Em seguida, outros setores da esquerda radical do PT foram expulsos do partido por votarem contra a Reforma, engajando-se no movimento de construção de um novo partido, que culminou no PSOL. Esses mesmos setores conformaram mais à frente a Intersindical.

O fim do primeiro mandato de Lula ficou marcado pela “Crise do Mensalão”⁷⁴ e – ao contrário do que esperavam o capital financeiro e o PSDB, principal partido de oposição à época – resultou no fortalecimento da relação entre o governo do PT e a burguesia interna.⁷⁵ Os exemplos são diversos, como demonstra Boito (2018, p. 75-89). Após as denúncias de corrupção, em abril de 2006, Antônio Palocci foi substituído por Guido Mantega no Ministério da Fazenda, mudança que foi saudada pela FIESP, que via Palocci como muito ortodoxo e Mantega mais “desenvolvimentista”. Não por acaso, meses depois de Mantega assumir o Ministério, foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o qual abordamos a seguir.

Economicamente, o segundo governo Lula (2007-2010) foi sustentado em um tripé: 1) distribuição de renda, através do Bolsa Família e da política de valorização do salário mínimo; 2) expansão do crédito pessoal, com redução dos juros pelos bancos públicos; e 3) investimento públicos, através principalmente do PAC e da facilitação do crédito a empresas pelo BNDES.

Esse tripé estava inserido em um cenário global de *boom de commodities*, isto é, houve, na década de 2000, uma elevação dos preços e da demanda de produtos primários de baixo

⁷⁴ Trata-se de uma crise política iniciada a partir de denúncias do então deputado federal Roberto Jefferson, acerca do pagamento de “mensalidades” aos deputados pelo governo, para aprovação de projetos de interesse do Executivo, principalmente para políticos filiados a partidos do “Centrão” (PL, PP, PTB e PMDB). Ainda que tenha havido condenações e evidências dos delitos, não se pode negar a intenção de desestabilização e eventual *impeachment* de Lula, promovido pelo PSDB, principal representante do capital financeiro no cenário político brasileiro. Muito se assemelha ao caso da “Operação Lava-Jato” que abordamos a seguir.

⁷⁵ Segundo Poulantzas (*apud* BOITO, 2018), trata-se de uma burguesia intermediária entre a burguesia nacional – que busca ter um projeto forte e independente do imperialismo – e uma burguesia compradora – completamente atrelada e dependente do modelo imperialista. Ou seja, ao passo que a burguesia brasileira tem interesses próprios e os defende, buscando localizar-se sem conflitos como “sócia prioritária” do capital estrangeiro, a burguesia compradora mantém interesses diretamente subordinados ao capital estrangeiro. Essa fração não tem base de acumulação própria e geralmente tem sua atividade ligada ao latifúndio e à especulação financeira. Desse modo, ela serve de intermediária direta para a implantação e reprodução do capital estrangeiro no interior do país.

valor agregado, impulsionada pelo crescimento do consumo interno na China e nos EUA. Contudo, nesse cenário, os investimentos públicos, focados principalmente no PAC, acabaram por reafirmar o Brasil como primário-exportador, tornando nossa economia muito dependente da exportação de produtos agrícolas (soja, laranja, proteína animal, etc.) e minerais (petróleo cru, minério de ferro, etc.).

Essa política econômica é contraditória por diversos fatores: a) aprofunda a desindustrialização da economia brasileira; b) gera empregos, que embora com salários mais baixos e precarizados, como os dos setores agrícola, serviços e construção civil –, por outro lado supre uma demanda histórica de postos para trabalhadores com baixa ou nenhuma formação; c) não ajuda a promover avanços tecnológicos e ganhos de produtividade para a indústria nacional; e d) permite o equilíbrio das contas externas ao trazer moedas fortes para o país⁷⁶.

À primeira vista, parecer ser uma política “ganha-ganha”: geram-se empregos para os trabalhadores, principalmente para os mais marginalizados, a burguesia interna produz mais, o capital financeiro ganha com o pagamento dos juros da dívida. Contudo, quando há uma crise internacional que derruba o preço dessas *commodities* e uma operação que acaba por destruir setores da construção civil e petróleo, como a Operação Lava Jato (OLJ)⁷⁷, tudo desmancha-se no ar. À luz do tempo, poderíamos dizer que essa política poderia ser incrementada com a destinação de uma parcela dos lucros para a formação educacional desses trabalhadores mal remunerados e na promoção de avanços tecnológicos, permitindo a industrialização e diversificação da economia do país. Como afirma Carvalho (2018):

A lição a ser tirada é que um processo de crescimento com dinamismo do mercado interno exige uma política industrial voltada para a diversificação da estrutura produtiva. [...] Somente uma política tecnológica voltada para o desenvolvimento de setores estratégicos na indústria e nos serviços poderia dar sustentação ao dinamismo do mercado interno e do mercado de trabalho no longo prazo (CARVALHO, 2018, p. 44).

Ainda com relação a esse tripé, é importante tecermos algumas palavras sobre os programas de transferência de renda, que se deram através de dois elementos. O mais famoso e premiado, o Programa Bolsa Família (PBF), assistiu, no fim do governo Lula, em 2010, 12,8 milhões de beneficiários – aparentemente, são poucas pessoas, considerando-se o montante da população brasileira, mas “estudos econométricos especializados sugerem que entre 10 e 31% da queda no índice de Gini, que mede a desigualdade, deveu-se aos efeitos desse programa”

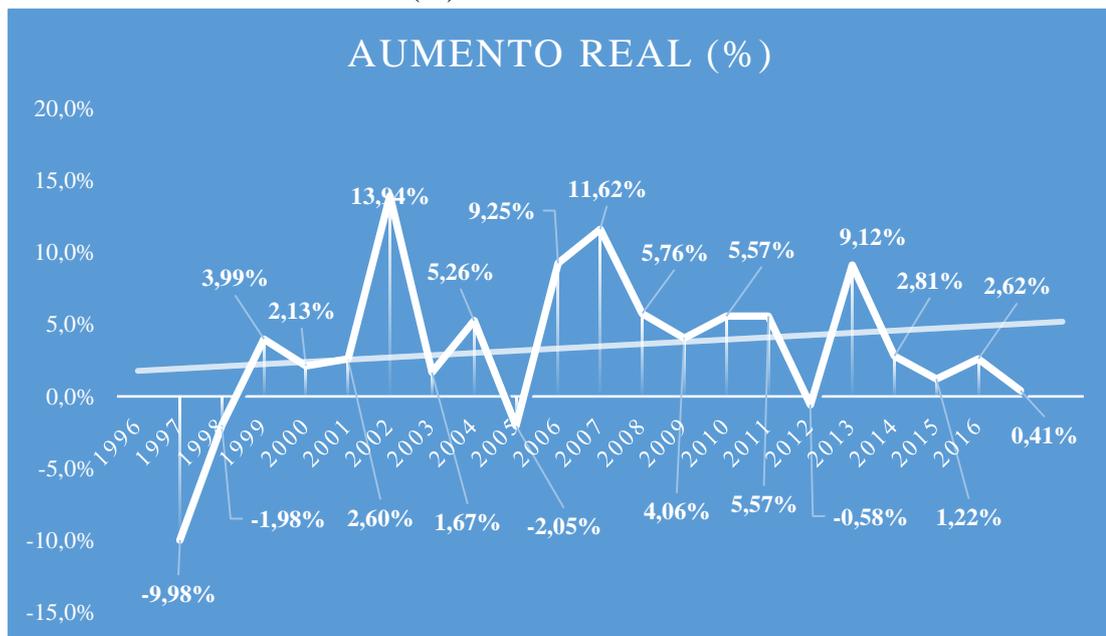
⁷⁶ O governo estimula a produção para exportação, assim, obtém moedas fortes, equilibrando as contas externas e o câmbio. Assim, os dólares obtidos são destinados para o pagamento dos juros da dívida. Portanto, estimula-se a produção (favorecendo a burguesia interna), mas não qualquer produção, e sim aquela que favorece mais o capital financeiro.

⁷⁷ Trataremos mais detalhadamente dessa operação no final deste capítulo.

(CARVALHO, 2018, p. 16). Portanto, trata-se de uma política focalizada⁷⁸, que em nada contradiz o receituário neoliberal⁷⁹. Já o segundo elemento parece ter sido a política de distribuição de renda mais eficaz nesse período: a valorização do salário mínimo. Em 2002, este era de R\$ 200, e, em 2010, passou a R\$ 510, tendo valorização de 76% acima da inflação do período ao longo dos governos Lula e Dilma.⁸⁰

Ademais, outra dimensão dessa política de valorização da renda do trabalho é perceptível na distribuição dos reajustes salariais em comparação com o INPC-IBGE⁸¹. Segundo o DIEESE (2017), é notável o crescimento dos acordos acima do INPC, ou seja, de reajustes reais conquistados pelas mais diversas categorias do país. Enquanto em 2002 apenas 25,8% das negociações coletivas tiveram índices de reajuste acima da inflação, esse percentual atingiu 86,3% em 2006.

Gráfico 2 - Aumento real (%) do salário mínimo no Brasil – 1996 a 2016



Fonte: INPC-IBGE (2016). Elaboração própria.

⁷⁸ Ainda que uma política social focalizada nesses 12,8 milhões de beneficiários, aproximadamente 6,5% da população, ela acaba tendo impacto em toda a sociedade.

⁷⁹ Até mesmo o FMI defendeu e saudou o sucesso do PBF em 2015. Disponível em: <<https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2015/cr15121.pdf>>. Acessado em 04/11/2022

⁸⁰ Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/assuntos/noticias/2015/julho/pais-comemora-aumento-real-de-76-do-salario-minimo-na-ultima-decada>>. Acessado em 04/11/2022

⁸¹ Índice Nacional de Preços ao Consumidor.

Tabela 1 - Aumento do salário mínimo no Brasil - 1995-2016

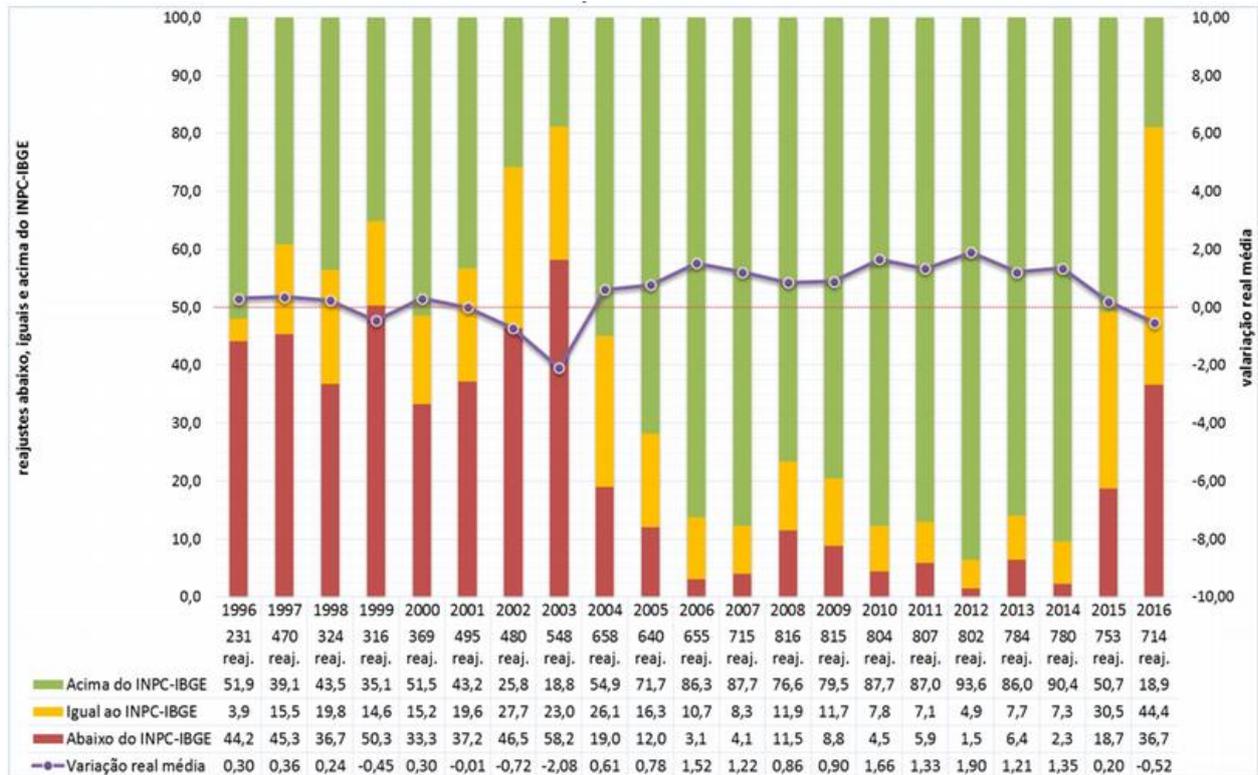
| ANO | Valor nominal | Aumento | INPC | Aumento real |
|-------------|----------------------|----------------|-------------|---------------------|
| 1995 | R\$ 100, | | | |
| 1996 | R\$ 112, | 12,00% | 21,98% | -9,98% |
| 1997 | R\$ 120, | 7,14% | 9,12% | -1,98% |
| 1998 | R\$ 130, | 8,33% | 4,34% | 3,99% |
| 1999 | R\$ 136, | 4,62% | 2,49% | 2,13% |
| 2000 | R\$ 151, | 11,03% | 8,43% | 2,60% |
| 2001 | R\$ 180, | 19,21% | 5,27% | 13,94% |
| 2002 | R\$ 200, | 11,11% | 9,44% | 1,67% |
| 2003 | R\$ 240, | 20,00% | 14,74% | 5,26% |
| 2004 | R\$ 260, | 8,33% | 10,38% | -2,05% |
| 2005 | R\$ 300, | 15,38% | 6,13% | 9,25% |
| 2006 | R\$ 350, | 16,67% | 5,05% | 11,62% |
| 2007 | R\$ 380, | 8,57% | 2,81% | 5,76% |
| 2008 | R\$ 415, | 9,21% | 5,15% | 4,06% |
| 2009 | R\$ 465, | 12,05% | 6,48% | 5,57% |
| 2010 | R\$ 510, | 9,68% | 4,11% | 5,57% |
| 2011 | R\$ 540, | 5,88% | 6,46% | -0,58% |
| 2012 | R\$ 622, | 15,19% | 6,07% | 9,12% |
| 2013 | R\$ 678, | 9,00% | 6,19% | 2,81% |
| 2014 | R\$ 724, | 6,78% | 5,56% | 1,22% |
| 2015 | R\$ 788, | 8,84% | 6,22% | 2,62% |
| 2016 | R\$ 880, | 11,68% | 11,27% | 0,41% |

Fonte: INPC-IBGE (2016). Elaboração própria.

A valorização dos salários, principalmente do mínimo, afeta diretamente toda economia, já que é dinheiro que entra diretamente para o trabalhador, impulsionando o mercado de consumo interno e, conseqüentemente, a demanda para toda a indústria. Foi recorrente nesse período o uso das expressões “nova classe média” e “ascensão da classe C”, referindo-se a esse setor da classe trabalhadora que passava a ganhar mais.⁸² Por outro lado, era evidente o contraste entre o ganho econômico e o baixo escopo de direitos garantidos pelo Estado, de modo que é possível falar em uma espécie de conquista da cidadania pelo consumo (GALVÃO, 2016), uma vez que esses trabalhadores passaram a pagar por serviços variados, até mesmo educação, saúde e previdência, oferecidos a preços populares.

⁸² Cf. Neri (2011). Para nós, porém, não houve uma mudança de classe social, embora uma parte dos trabalhadores tenha se assumido como integrante dos setores médios da sociedade, reproduzindo valores e ideias próprios a estes e alheios à sua condição de classe.

Gráfico 3 - Distribuição dos reajustes salariais comparados com o INPC-IBGE, e sua variação real média no Brasil – 1996 a 2016



Fonte: DIEESE. SAS-DIEESE – Sistema de Acompanhamento de Salários

Sem desprezar a importância de ascender ao mercado consumidor para satisfazer suas necessidades materiais, apontamos dois problemas nessa política. O primeiro é o fato de ser transitória, isto é, ao findar a política de valorização dos salários, esse setor da classe trabalhadora fica novamente impedido de acessar esses direitos. O segundo é que essa forma de inserção na cidadania pelo consumo também reforça uma ideologia individualista e meritocrática, bases sociais e ideológicas para movimentos chamados “verde-amarelo” que derrubaram Dilma e contribuíram para a ascensão de Bolsonaro ao poder (CAVALCANTE, 2015, 2018, 2020).

2.2 O papel do PAC na política de desenvolvimento

Entre as inúmeras políticas implementadas pelos governos petistas, dedicamos certa atenção ao PAC, tendo em vista que esse programa econômico afeta sobremaneira boa parte dos setores envolvidos nas greves objeto desta tese. O programa foi lançado nos primeiros dias do segundo mandato de Lula, em 28 de janeiro de 2007, e tinha como objetivo “quebrar os gargalos” do desenvolvimento industrial brasileiro – previa-se, no seu lançamento, um investimento total de R\$ 619 bilhões até 2010. Buscava-se, com isso, colocar um fim a diversos en-

traves à produção e ao escoamento dos produtos, o que seria feito através do incentivo à construção civil e da ampliação de usinas hidrelétricas, refinarias de petróleo, estradas, portos e aeroportos.

O PAC pretendeu promover a volta do Estado enquanto indutor da economia, partindo da premissa de que a burguesia empresarial, principalmente a brasileira, não investiria em obras de infraestruturas para retomar o desenvolvimento econômico nacional. Assim, através das Parcerias Público-Privadas (PPPs)⁸³, o Estado induziria o segmento industrial a investir na produção no país, facilitando as condições de produção. Dessa forma, são os grandes grupos econômicos – nacionais e internacionais⁸⁴ – que:

[...] monopolizarão o acesso à exploração dos serviços de infraestrutura com o privilégio de terem, conforme estabelece a legislação das PPPs, a lucratividade assegurada em lei – está prevista a suplementação de dinheiro público para os empreendimentos que não atingirem a ‘lucratividade esperada’. (BOITO, 2018, p. 30).

Conjuntamente com o PAC, através da facilitação do crédito para as empresas nacionais através do BNDES e do BNDESPar, o governo federal promoveu a criação das “campeãs nacionais”: empresas brasileiras que poderiam competir internacionalmente em suas áreas de produção.⁸⁵ Dessas “campeãs” é impossível não falar das *big five* do setor da construção brasileiro⁸⁶, as únicas capazes de operar internacionalmente, competindo com as empresas norte-americanas na África e América do Sul. Se já eram grandes antes do PAC, foi somente após o programa que elas alcançaram abrangência internacional. Mas também foram igualmente destruídas pela OLJ, perdendo reputação, pujança e importância no setor da construção, como abordamos à frente.

Vale notar que o lançamento do PAC é anterior à crise mundial de 2008, portanto, ocorreu em um período em que tanto a economia nacional quanto a internacional cresciam vigorosamente. Contudo, com a crise de 2008, não só o PIB brasileiro se retraiu (como podemos ver no gráfico na sequência) como também houve uma grande queda mundial. Nesse contexto, o PAC assumiu o caráter de medida anticíclica, ao lado de outras ações coordenadas pelo governo para atuar contra os efeitos da crise mundial. Isso permitiu que os impactos da crise global fossem adiados em alguns anos no Brasil. Não se tratou da “marolinha”⁸⁷ prevista por Lula, mas o país foi atingido mais tarde do que a maioria dos demais países.

⁸³ A nosso ver, as PPPs são uma forma de privatização, afinal, delega-se para entes privados a execução de obras e serviços públicos.

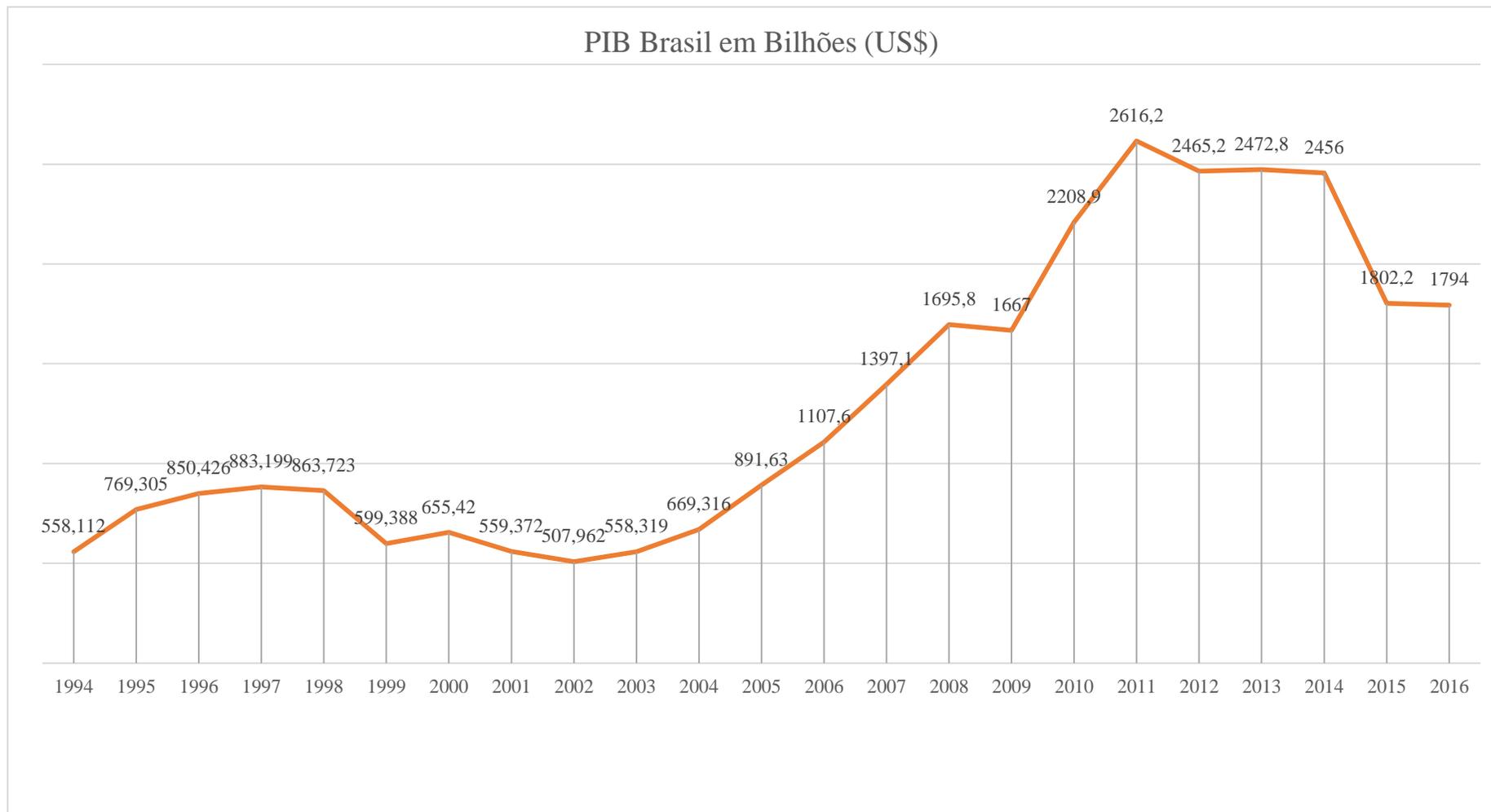
⁸⁴ Para um exemplo da composição do capital das PPPs do PAC das UHE, conferir nossa dissertação de mestrado (CAMPOS, 2016, p. 30).

⁸⁵ Assim, em 2008, das 20 maiores empresas do país, 17 tinham participação do BNDES ou BNDESPar.

⁸⁶ Odebrecht (atual Novonor), OAS (atual Metha), Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Queiroz Galvão.

⁸⁷ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/lula-crise-tsunami-nos-eua-se-chegar-ao-brasil-sera-marolinha-3827410>>. Acessado em 5/11/2022

Gráfico 4 - Produto Interno Bruto no Brasil em bilhões de dólares – 1994 a 2016



Fonte: Banco Mundial (2018).

Nota:

Os valores da cotação do dólar americano em 6/7/2018. Não ajustados pela inflação.

Com os mesmos objetivos do primeiro programa, em janeiro de 2011, a presidenta Dilma lançou o PAC 2, mais robusto que o primeiro: até o fim de 2014, quando deveria se encerrar, o governo investiu R\$ 1.066 trilhão. Na prática, porém, o programa ficou em um limbo até o final do seu governo, em 2016, já que as obras, embora ainda em andamento, sofressem corte de recursos e as novas não tenham sido iniciadas. Ainda que o governo federal tivesse a intenção de lançar o PAC 3, como foi anunciado em 2014⁸⁸, o aprofundamento da crise política e econômica impediu a inauguração.⁸⁹

Embora o eixo principal do PAC seja o de energia (CAMPOS, 2016, p. 35), outros programas, a exemplo do “Minha Casa, Minha Vida” (MCMV)⁹⁰ se destacam nesse período. A importância do MCMV se deve sobretudo a seu caráter político e social⁹¹, ainda que também tenha importância econômica: foram investidos R\$ 449,7 bilhões até 2014. O grande diferencial do MCMV foi fazer com que os interesses dos trabalhadores sem moradia convergissem com os do setor da construção civil, sem desagradar o capital financeiro, já que as casas são financiadas, ainda que na maioria dos casos por um banco público, a Caixa Econômica Federal (HIRATA; OLIVEIRA, 2012).

Por fim, o PAC tem impacto direto na criação de empregos, principalmente no setor da construção civil, o que está intimamente conectado com o tipo de emprego criado nesse período. Segundo Pochmann (2012), 94% dos empregos criados no mercado formal na década de 2000 remuneravam até 1,5 salários, dado que é corroborado por Braga (2015). Entre 1995 e 2014, verifica-se um contínuo aumento do número de empregos de menor remuneração – ou seja, entre 1,01 e 2 salários-mínimos (ver Gráfico 5) pagos a 20% dos empregos, aproximadamente, em 1995, atingem mais que o dobro em 2014, 43,41%. Em contrapartida, a faixa seguinte, compreendida de 2,01 a 5 salários-mínimos, mantém-se equilibrada, entre 35 e 40% de trabalhadores, até 2006, quando passa a situar-se por volta de 31%. Destarte, os empregos que pagam mais de 5 salários-mínimos decaem continuamente desde o início da série, passando de 31,53% em 1995 e se estabilizando em torno de 14% a partir de 2009.

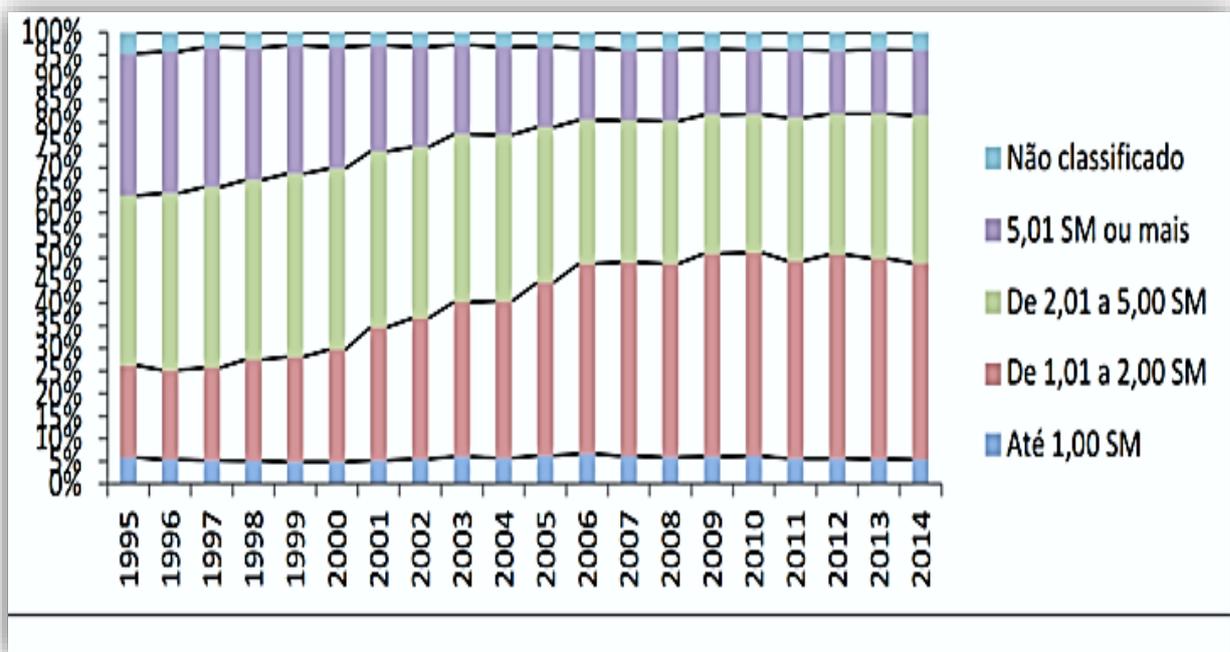
⁸⁸ Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/negocios-politica-dilm.a-pac3-idBRSPEA3302B20140404>>. Acessado em 5/11/2022.

⁸⁹ Vale dizer que diversas obras do PAC, as objeto dessa pesquisa, inclusive, ainda não foram 100% concluídas, como as UHEs de Belo Monte e Jirau, o COMPERJ, entre outras.

⁹⁰ Para mais informações sobre o MCMV, cf. Arantes e Fix, 2009

⁹¹ Inclusive, o “Minha Casa, Minha Vida – Entidades” favorece a organização dos movimentos sociais de luta por moradia.

Gráfico 5 - Distribuição dos empregos criados a partir da faixa salarial



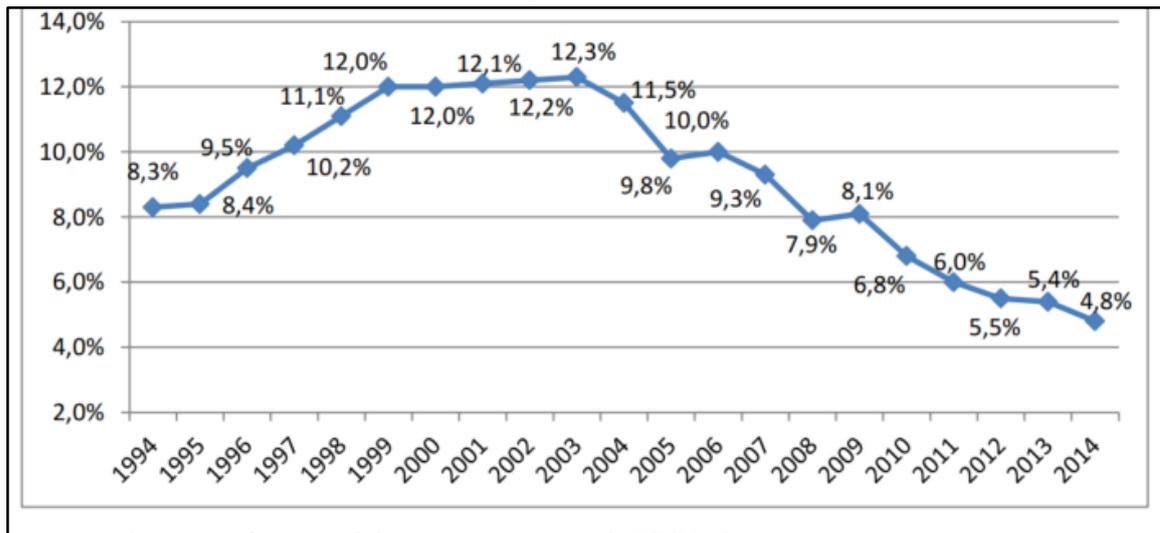
Fonte: CAGED. Elaboração própria.

Assim, para Singer (2012), ao longo dos governos do PT – principalmente a partir do PAC –, uma massa considerável de trabalhadores foi libertada do “inferno do desemprego” (como mostra o Gráfico 6, na sequência, o desemprego cai consideravelmente até 2014), mas também foi empurrada para o que ele chama de “precariedade com carteira assinada”. Essa precariedade pode ser percebida de várias formas: na questão salarial, na elevada taxa de rotatividade que perdura no Brasil⁹² e nos índices de acidente do trabalho, que vêm aumentando ano a ano.⁹³

⁹² Segundo dados da RAIS e documento elaborado pelo DIEESE (2016), a elevada geração de emprego entre 2003-2014 repercutiu em estabilidade no emprego. Assim, em 2003, foram gerados 13,9 milhões de postos de trabalho, mas desses, 5,2 milhões foram desligados no mesmo ano (representando 38% desse total). Essa proporção se manteve, com pequenas variações, até 2014, quando foram gerados 27,8 milhões de empregos, diante de 11,6 milhões de desligamentos (representando 41%).

⁹³ Segundo o DIEESE (2015), em 2004, aconteceram 284 746 afastamentos por acidentes do trabalho e, em 2014, 375 711 – representando 31% de crescimento – enquanto a população economicamente ativa cresceu apenas 14% no mesmo período no país.

Gráfico 6 - Índice de Desemprego Médio no Brasil – 1994 a 2014



Fonte: IBGE/Pesquisa Mensal de Emprego (2016).

No próximo tópico, tratamos dos contextos social, político e econômico nos seis anos de governo Dilma (2011-2016), com atenção aos desencadeamentos políticos que resultaram no golpe jurídico-parlamentar de 2016.

2.3 Governos Dilma (2011-2016): da heterodoxia à ortodoxia

Apesar da crise de 2008 e da queda do PIB verificada no ano seguinte, Dilma assumiu o governo em condições completamente diferentes das herdadas por Lula oito anos antes; inclusive pela aprovação popular do presidente, acima dos 80%⁹⁴. No primeiro ano de governo Dilma, o Brasil atingiu o PIB mais alto da história em valores em dólares (ver Gráfico 4, p. 74) consagrando-se como 6ª maior economia do mundo.

Contudo, nessa força da economia brasileira residia também a fraqueza que desestabilizou todo o cenário nos anos seguintes: o real estava hipervalorizado em relação ao dólar, o que tinha relação com a elevada taxa de juros praticada no país, e a balança comercial era superavitária. Contraditoriamente, um real muito valorizado dificulta as exportações e facilita a importação, ou seja, dificulta o escoamento da produção brasileira e facilita a entrada de produtos importados para o consumo da população. Ambos os aspectos prejudicam sobremaneira o setor industrial.

Esse descontentamento foi vocalizado principalmente pela FIESP e consolidou-se na defesa de um programa denominado por Carvalho (2018) de “Agenda FIESP”, que consistia

⁹⁴ Cf. G1/Globo. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2010/12/popularidade-de-lula-bate-recorde-e-chega-87-diz-ibope.html>>. Acessado em 15/11/2022.

basicamente de seis pontos principais: redução da taxa básica de juros, desvalorização do real, contenção dos gastos e investimentos públicos, política de desoneração tributária, expansão do crédito do BNDES e congelamento das tarifas de energia. Essa agenda convenceu Dilma e, com algumas nuances, foi majoritariamente aplicada por sua equipe econômica, na expectativa de garantir a retomada do crescimento.

Em dezembro de 2012, Marcio Holland denominou essa agenda de “Nova Matriz Econômica”. Diversos autores a consideram “ousada demais”, como André Singer (2015), para quem a redução das taxas de juros e do *spread*⁹⁵ bancário afrontaria os interesses do capital financeiro. Contudo, Carvalho afirma que a NME/Agenda FIESP não era assim tão progressista como parecia e tinha problemas em seu nascedouro.

O setor industriário criticava o custo unitário do trabalho (CUT) devido à valorização do real frente ao dólar, mas também pelo aumento do valor pago pela mão de obra no país, tendo em vista a valorização da renda do trabalho dos anos anteriores e a situação de quase pleno emprego vivida no Brasil (cf. Gráfico 6, p. 70). Dessa forma, a saída encontrada pelo governo Dilma foi a desoneração da folha de pagamentos. Esperava-se que assim os industriais investissem o valor economizado em impostos na produção. Entretanto, não havia demanda, já que as famílias encontravam-se endividadas pela ampliação do consumo do período imediatamente anterior. Explicamos esses dois pontos, antes de prosseguir.

Em 2009, para mitigar os efeitos da crise global, o governo Lula também executou um corte de impostos, zerando o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de automóveis e eletrodomésticos. Esses produtos têm um caráter mobilizador, isto é, a demanda por eles gera toda uma cadeia de procura por outros produtos intermediários (como aço, alumínio, borracha, componentes eletrônicos, vidros, etc.), movimentando toda a economia do país.

Ademais, o IPI é aplicado no preço de venda do produto, ou seja, há uma redução direta do preço ao consumidor, facilitando o consumo e pressionando a demanda por produção. O mesmo não acontece quando se exonera a folha de pagamentos, que é uma redução indireta dos custos de produção. O governo esperava que os empresários reduzissem o preço de venda para o consumidor e/ou que investissem na produção, mas não foi o que aconteceu, como observa Carvalho (2018, p. 76): “[...] em diversas entrevistas a veículos estrangeiros no ano de 2017,

⁹⁵ A diferença percentual entre a taxa de juros cobrada pelos bancos nos empréstimos e a taxa de juros paga nos investimentos. Em outras palavras, é a diferença entre os juros que o banco paga para captar recursos e os juros cobrados para emprestar dinheiro.

Dilma disse que esperava que as renúncias fiscais estimulassem as empresas a realizar investimentos e gerar empregos, mas que os empresários acabaram utilizando a política para aumentar suas margens de lucro”.

Obviamente, o governo Dilma não poderia tomar as mesmas medidas tomadas por Lula anos antes, pois o corte em alguns impostos ainda se mantinha. A política adotada então não garantiu o investimento privado e ainda reduziu a capacidade de investimento do Estado, já que diminuiu a arrecadação de impostos. Isso custou um elevado preço nos anos seguintes: com o aprofundamento da crise econômica, o Estado não tinha capacidade de executar medidas anti-cíclicas, como havia feito em 2008/9. Em 2015, o investimento público caiu 37% e o investimento privado 13,9% (CARVALHO, 2018, p. 105).

A relutância dos empresários em investir na produção brasileira pode ser sinal do “terrorismo econômico” (PAULANI, 2018) que seria aplicado, novamente, pela burguesia a partir de 2013 contra o governo Dilma. Contudo, havia uma segunda falha nessa política. A demanda por produção baseada no consumo interno esbarrava no fato de que o aumento do consumo pelas famílias brasileiras dos últimos anos tinha ocorrido, principalmente, pela expansão do crédito, ou seja, mediante endividamento.

No governo Lula, havia uma demanda reprimida por produtos básicos, como geladeiras, televisores, fogões e automóveis; contudo, o acesso a esses produtos foi garantido pelo crédito pessoal. No governo Dilma, essa demanda já havia sido suprida e as famílias estavam buscando sanar os compromissos crediários assumidos. Assim, o crescimento do consumo das famílias cresceu 3,5% em 2013 e 2,3% em 2014 (CARVALHO, 2018, p. 100), e no ano seguinte esse consumo reduziu em 3,9% (p. 105). Ou seja, mesmo que as famílias quisessem ou precisassem consumir, teriam dificuldades, visto que seus orçamentos já estavam comprometidos com o endividamento dos anos anteriores.

Dessa forma, o crescimento econômico esperado não aconteceu a contento e, com o decorrer do primeiro mandato de Dilma, a economia desacelerou, configurando, num primeiro momento, um cenário de estagnação (2011-2013) seguido por recessão (a partir de 2014), como pudemos observar no Gráfico 4 anterior.

Com o aprofundamento da crise econômica em 2014, setores do capital financeiro iniciaram um movimento para pressionar pela realocização do governo na atuação econômica – ou, melhor dizendo, apelaram para o “terrorismo econômico” anteriormente apontado. Como expresso por Volpon (2014), era preciso aplicar o “pragmatismo sob coação”, isto é, a austeri-

dade dura e crua. Assim, após sua reeleição, Dilma reorganizou seu governo de maneira a retomar uma matriz mais ortodoxa de gestão da economia – tanto é que o próprio Volpon foi nomeado para a diretoria de Assuntos Internacionais do BC, e Joaquim Levy, até então economista-chefe do Bradesco, tornou-se Ministro da Fazenda. Tal arranjo provocou um clima de “estelionato eleitoral”⁹⁶ e contribuiu para o afastamento da classe trabalhadora da base do governo (MARCELINO; GALVÃO, 2020).

Com esse cenário econômico de pano de fundo, os movimentos sociais – incluindo o sindicalismo – passaram longe da letargia nos anos Dilma. Quando poucos analistas esperavam, as greves saltaram de 555 para 879 em 2012, indicando que havia uma efervescência na classe trabalhadora.⁹⁷ Afinal, movimentos importantes aconteceram nesse ano, principalmente por fora da estrutura sindical e nas obras do PAC, mas também greves nacionais de categorias “tradicionais”, como as dos docentes universitários e bancários. Como Tatagiba e Galvão (2019) percebem, em 2012, os protestos – além das greves – também tiveram um crescimento expressivo em relação ao ano anterior e já davam sinais da ebulição social vindoura.

O grande “trunfo” do PT sobre a burguesia interna, e mesmo sobre o capital financeiro, é seu apoio popular entre os movimentos sociais organizados da classe trabalhadora. A burguesia concede que um partido de trabalhadores governe o país, visto que ele consegue controlar os trabalhadores, reduzindo conflitos de classe. De fato, houve uma melhoria do diálogo entre governo e trabalhadores desde a chegada de Lula à presidência. Obviamente, os trabalhadores também ganham com melhores condições de vida e salários, de modo que não se trata de um apoio infundado, mas, ao fim e a cabo, quem mais ganhou ao longo dos treze anos de governo petista foi a burguesia interna. Quando a) as medidas econômicas adotadas pelo primeiro governo Dilma se mostraram infrutíferas, e b) os trabalhadores começaram a demonstrar seu descontentamento através das greves e protestos, (a+b), as classes dominantes passaram a rever seu apoio ao governo federal. Tentam retirar o PT do poder democraticamente com as eleições de 2014 e, por fim, promovem um golpe jurídico-parlamentar contra Dilma em 2016. Isso nos coloca diante da necessidade de abordar a onda de Protestos no Brasil.

2.4 A Onda de protestos brasileira (2011-2016)

Se pudéssemos sintetizar os anos petistas no governo federal tendo como referência o plano econômico, os dividiríamos em quatro tempos: 1) 2003-2006: fidelidade quase integral à

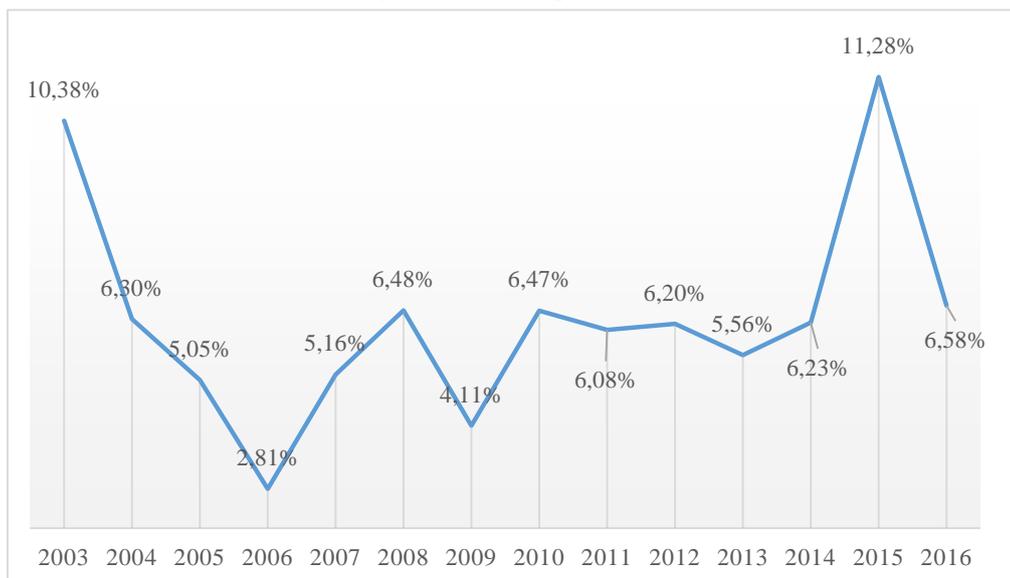
⁹⁶Alguns autores e atores políticos recorrem a esse termo para designar a diferença entre as promessas de campanha e o que foi “entregue” após a ascensão à presidência. No caso do segundo mandato de Dilma, autores como Domingues (2015) e Pimentel (2015) o utilizam para retratar essa discrepância.

⁹⁷Para uma análise das greves a partir dos indicadores do DIEESE, cf. Marcelino (2017).

ortodoxia neoliberal; 2) 2007-2010: inspiração desenvolvimentista; 3) 2011-2013: reação errática frente à crise, entre ortodoxia e heterodoxia econômica; 4) 2014-2016: retorno à ortodoxia neoliberal.

O terceiro tempo (3) é um ponto de inflexão para o que pretendemos desenvolver aqui, pois é nesse período que se gesta uma combinação explosiva: a) situação de quase pleno emprego (aproximadamente 5,5% de desempregados no triênio apenas); b) uma sensação de corrosão do salário pela inflação; e c) desaceleração do crescimento econômico. Esses três elementos juntos dão a sensação ao trabalhador de que ele estaria sendo “passado para trás” – e isso é corroborado pela ideologia da “ascensão da classe C”. Embora o aumento da inflação não fosse significativo, em média, nesses três anos (2011-2013), a inflação foi 2p.p. acima dos anos anteriores, como mostra o gráfico a seguir.

Gráfico 7 - Inflação no Brasil pelo INPC – 2003 a 2016



Fonte: INPC-IBGE. Elaboração própria.

Ou seja, ao mesmo tempo em que se noticia que a economia do país cresce e é pujante, a experiência do trabalhador indica que seu salário compra menos do que comprava poucos anos antes. Diversos trabalhadores que entrevistamos, principalmente das grandes obras, nos relataram a percepção do grande volume de dinheiro ali movimentado e dos lucros dos patrões, sem que parte desses ganhos chegasse até eles. Por exemplo, as greves de abril e maio de 2012 na UHE de Belo Monte tiveram essa contradição como um dos seus catalisadores (CAMPOS, 2016, p. 145).

Ao mesmo tempo, a situação de quase pleno emprego dava uma garantia ao trabalhador de que ele poderia fazer greve, mesmo correndo o risco de ser demitido, pois facilmente ele

conseguiria se realocar no mercado de trabalho, como exemplifica Waldir, trabalhador de Belo Monte: “Tinha nego que tava lá nesse quebra-quebra que era daquela outra obra de Porto Velho, de Jirau. Nego que veio de lá. Tinha outros que se conheciam de lá do Jirau”.⁹⁸

Nessa perspectiva, Laura Carvalho afirma: “Quanto maior era a demanda por trabalhadores menos qualificados, mais esses trabalhadores ganhavam poder de barganha no mercado de trabalho, elevando suas remunerações em relação aos demais”. (CARVALHO, 2018, p. 20).

⁹⁸ Nome fictício de ferreiro da obra da UHE de Belo Monte, entrevista à pesquisa em 20/02/2012.

Tabela 2 - Greves ocorridas no Brasil entre 2011 e 2016, por esfera, setor e caráter

| | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
|----------------|-----------------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Esfera | Empresas Estatais | 29 | 5,2% | 29 | 3,3% | 138 | 6,7% | 147 | 7,0% | 135 | 6,8% | 127 | 6,0% |
| | Funcionalismo Público | 296 | 53,3% | 382 | 43,5% | 796 | 38,7% | 925 | 44,2% | 857 | 43,3% | 987 | 46,4% |
| | Esfera Privada | 228 | 41,1% | 465 | 52,9% | 1112 | 54,1% | 1020 | 48,7% | 980 | 49,5% | 1006 | 47,3% |
| Setor | Indústria | 147 | 26,5% | 346 | 39,4% | 599 | 29,1% | 436 | 20,8% | 354 | 17,9% | 331 | 15,6% |
| | Serviços | 14 | 2,5% | 15 | 1,7% | 94 | 4,6% | 107 | 5,1% | 81 | 4,1% | 78 | 3,7% |
| | Comércio | 3 | 0,5% | 7 | 0,8% | 19 | 0,9% | 11 | 0,5% | 9 | 0,5% | 5 | 0,2% |
| | Rural | 1 | 0,2% | 3 | 0,3% | 7 | 0,3% | 1 | 0,0% | 1 | 0,1% | 2 | 0,1% |
| Caráter | Defensivas | 344 | 62,0% | 591 | 67,2% | 1544 | 75,1% | 1556 | 74,3% | 1542 | 77,9% | 1720 | 80,9% |
| | Propositivas | 425 | 76,6% | 566 | 64,4% | 1180 | 57,4% | 1031 | 49,2% | 788 | 39,8% | 730 | 34,3% |
| Total | | 555 | 100% | 879 | 100% | 2057 | 100% | 2095 | 100% | 1980 | 100% | 2127 | 100% |

Fonte: DIEESE. Elaboração própria.

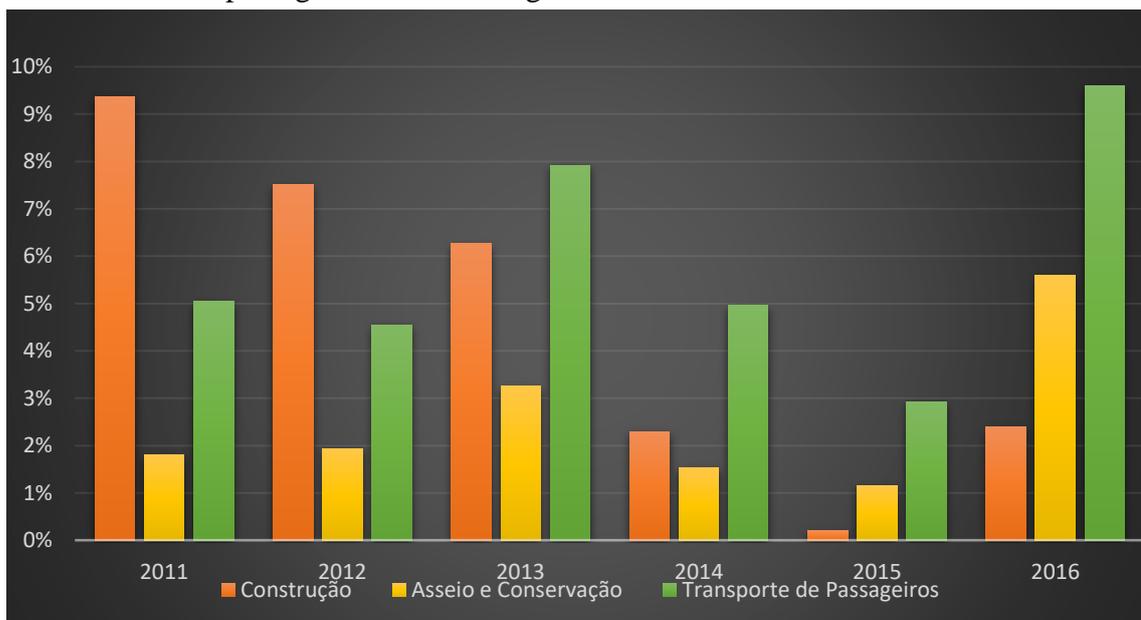
Acrescentamos à observação de Carvalho que o aumento no poder de barganha fortalece também a capacidade conflitiva dos trabalhadores, dando-lhes mais condições para fazer greves, sobretudo para as categorias historicamente menos mobilizadas. Tal fato ocorreu com as três categorias profissionais recortadas nesta tese. Como podemos perceber no gráfico e na tabela a seguir, há um aumento da mobilização destas categorias durante a onda de protestos – e ainda que a construção civil pareça sair de cena a partir de 2013, isso se dá, exatamente, porque estes trabalhadores são os “madrugadores” da onda de protestos, conforme abordamos na sequência.

Tabela 3 - Greves dos setores da construção, asseio e conservação, e transporte de passageiros comparadas ao total registrado no Brasil – 2011 a 2016

| | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
|----------------------------------|------------|------|------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|
| Construção | 52 | 9,4% | 66 | 7,5% | 129 | 6,3% | 48 | 2,3% | 4 | 0,2% | 51 | 2,4% |
| Asseio e Conservação | 10 | 1,8% | 17 | 1,9% | 67 | 3,3% | 32 | 1,5% | 23 | 1,2% | 119 | 5,6% |
| Transporte de Passageiros | 28 | 5,0% | 40 | 4,6% | 163 | 7,9% | 104 | 5,0% | 58 | 2,9% | 204 | 9,6% |
| TOTAL | 555 | | 879 | | 2057 | | 2095 | | 1980 | | 2127 | |

Fonte: DIEESE. Elaboração própria.

Gráfico 8 - Participação (%) dos setores da construção, asseio e conservação e transporte de passageiros no total de greves no Brasil – 2011 a 2016



Fonte: DIEESE. Elaboração própria.

Nesse sentido, a onda de greves verificada no Brasil pode ser explicada a partir dos seguintes fatores: 1) o crescimento econômico com criação de empregos, quase atingindo o pleno emprego nos primeiros anos do governo Dilma; 2) por outro lado, a ausência de melhora qualitativa no mercado de trabalho (em alguns aspectos, houve deterioração, com a terceirização) – é preciso lembrar que muitos dos postos de trabalho gerados eram precários e mal remunerados; 3) desde 2011, setores pouco ou nada articulados passaram a realizar ações grevistas, impulsionado novos e velhos atores sindicais a também se mobilizarem; 4) durante o primeiro mandato de Dilma, a economia passou por uma situação de estagnação, com leve inflação e, a partir de 2014, de recessão, de fato; 5) a reação confusa à crise por parte do governo federal, zigzagueando da heterodoxia para ortodoxia econômica.

Analisando a onda de greves selvagens em países capitalistas, em 1968 e 1969, Streeck (2013) diz que o “Estado-providência” (ou o Estado de bem-estar social) teria “acostumado mal” os trabalhadores, e estes estariam “apenas insistindo naquilo que entendiam como direito civil democrático a aumentos salariais periódicos e a uma melhoria constante de segurança social”. (STREECK, 2013, p. 20). Com isso, as expectativas do trabalho e do capital (aumentos permanentes das taxas de lucro) afastam-se.

Não estamos sugerindo que os governos petistas (2003-2016) sejam equiparados ao Estado de bem-estar social europeu do pós-guerra, mas foi nesse período que tivemos uma experiência de concertação social, sustentada em um grande arco de aliança. No entanto, a aparência de “ganha-ganha” da era Lula se desfez em algum momento de 2012. As tentativas do governo para combater os desdobramentos da crise econômica e retomar o crescimento geram insatisfações, realocizando as classes e frações de classes que o sustentavam e oferecendo oportunidades políticas para diversos atores sociais e políticos disputarem os rumos do país.

Podemos levantar a hipótese de que a explosão de greves entre 2012 e 2014, as “Jornadas de Junho”, as manifestações do movimento “verde-amarelo” e até o golpe de 2016 expressem, em sentidos inversos, inclusive em termos de composição e interesses de classes, a ruptura dessa concertação que reunia classes sociais distintas. Ou seja, a onda de greves se insere em uma “onda de protestos” mais ampla. Mas o que é, afinal, uma onda de protestos?

2.4.1 Um parêntese conceitual necessário

A literatura sobre movimentos sociais orientada pela Teoria do Confronto Político (TCP) adota geralmente o conceito de “ciclo de protestos”, definido como:

Fase do conflito acentuado que atravessa um sistema social: com uma rápida difusão da ação coletiva de setores mais mobilizados para outros menos mobilizados; com um ritmo rápido de inovação nas formas de confronto; com a criação de quadros

interpretativos de ação coletiva, novos ou transformados; com uma combinação de participação organizada e não-organizada; e com sequências de fluxos intensificados de informação e de interação entre os desafiantes e as autoridades. (TARROW, 2009, p. 182).

Barker (2014), autor marxista, se apropria do conceito, mas prefere utilizar outro termo: onda de protestos. Com isso, pretende evitar a ideia de que os períodos dos protestos sejam cíclicos, isto é, retornem ao mesmo ponto de partida: “O termo ‘ciclo’ pode ser inapropriado, na medida em que ondas de protesto e suas contrárias parecem não seguir nenhum ‘padrão cíclico’ ou ‘trajetória econômica’”. (BARKER, 2014, p. 10). Concordando com o autor, consideramos que a ideia de “onda” é mais apropriada para captar os momentos de “ascensão” e “queda” dos protestos, e permite realizar uma analogia com os “iniciadores” e a emergência dos movimentos, como tratamos mais adiante.

Segundo Tarrow (2009), para existir um ciclo de protesto, é preciso uma mudança na EOP de um país ou região, de modo a permitir que os agentes políticos se tornem mais dispostos a ações coletivas. No caso abordado, acreditamos que é a busca do governo Dilma em estabelecer uma Nova Matriz Econômica (NME) que promove essa mudança. Como vimos, o governo Dilma buscava restringir o rentismo e favorecer o investimento produtivo, contudo, o crescimento esperado não acontece a contento e, no decorrer do seu primeiro mandato, a economia desacelera, rumo à estagnação e à recessão (SINGER, 2015). Com isso, há uma profunda oscilação entre as matrizes econômicas – da ortodoxia à heterodoxia, voltando para ortodoxia – em poucos anos, desestabilizando o difícil equilíbrio entre as classes e frações de classe que sustentavam os governos petistas (cf. BASTOS, 2017; BOITO, 2018). Esse ziguezague econômico altera a EOP e permite a eclosão dessa onda de protestos a partir de 2011; de um lado, os setores dominantes tornam-se descontentes com a heterodoxia e a restrição ao rentismo, por outro, os “de baixo” sofrem com a austeridade e a desaceleração da economia ao longo do primeiro mandato de Dilma, configurando um cenário de estagnação (2011-2013), seguido por uma recessão (a partir de 2014).

Essa onda de protestos durou, a nosso ver, até a concretização do golpe jurídico-parlamentar que levou ao afastamento da presidenta Dilma Rousseff, em 17 de abril de 2016, visto que ali se encerrou a oportunidade aberta a partir das tentativas de aplicação da NME. As estruturas políticas que permitiam a ação dos agentes alteraram-se a partir do golpe: os “de baixo” seguiram em protestos, mas agora enfrentavam um governo ilegítimo – portanto, a EOP é qualitativamente diferente. A propósito, após o fechamento dessa onda de protestos, os trabalhadores realizaram a maior greve geral de sua história, mas esse evento já não se insere na mesma

onda, afinal diferenciavam-se os atores, demandas, opositores, repertórios, performances e, principalmente, mudou a EOP em relação ao período de 2011 a 2016.

Assim, a definição proposta por Tarrow nos leva a destacar quatro características importantes para compreender a onda de protestos que surge no Brasil em 2011. A primeira diz respeito às mobilizações iniciais por meio das quais um grupo político conquistou resultados positivos. Esses são os chamados “madrugadores” (TATAGIBA, 2014) ou “iniciadores” (McADAM, 1995). Tarrow (2009, p. 194) afirma que essas primeiras mobilizações são marcadas por serem sempre restritas e específicas ao grupo. No entanto, seus desdobramentos abrem espaço para generalizações das reivindicações. Dessa forma, ao que parece, podemos entender que as mobilizações operárias na construção civil antes da eclosão das “Jornadas de Junho” representam os madrugadores.

A segunda característica é que os ciclos de protestos não se desenvolvem linearmente após as primeiras mobilizações e, nem tampouco, em crescimento contínuo. O funcionamento dos ciclos apresenta-se mais na forma de ondas, ou seja, há momentos de maior e menor mobilização. Essas ondas podem ter como agentes principais grupos e categorias distintos, inclusive antagônicos (TILLY, 1996, p. 35). Assim, podemos dizer que, desde 2011, há vários picos de mobilização, como por exemplo, as “Jornadas de Junho” e, posteriormente, as manifestações que defendiam o *impeachment* da presidenta Dilma.⁹⁹

Esta constitui a terceira característica importante: um mesmo ciclo de protestos, pode acomodar atores e demandas distintos, pois ele é a marca da instabilidade do *establishment*, comportando mobilizações por alterações na estrutura estatal e societal, mas também pela manutenção do *status quo* (TARROW, 2009, p. 185). Em consonância com Tarrow, Barker argumenta que, dentro de uma mesma onda, é possível existir forças contraditórias entre si, disputando os rumos do país ou região e que, a partir disso, podem resultar em cenários distintos. Assim, “A maneira como essas tendências opostas se desenrolam fornece uma forma geral para o progresso da onda” (BARKER, 2014, p. 13).

A quarta e última característica trata do repertório de ação. Para um mesmo ciclo de protestos, grupos e categorias transformam e reinventam seus repertórios conforme a necessidade do momento, ou passam a utilizar repertórios bem-sucedidos em protestos liderados por

⁹⁹ Cavalcante e Arias (2019) demonstram como as manifestações pró e contra o *impeachment* de Dilma são formadas basicamente por setores da classe média brasileira (com renda acima de 5 salários-mínimos), contudo, apontando uma diferença social e ideológica importante entre os participantes. Primeiro, aqueles que formam a alta classe média estão mais presentes nos atos pró-*impeachment*, o que não se percebia nos contra. Mas a principal diferença identificada pelos autores está no campo ideológico: enquanto integrantes do movimento “verde-amarelo” defendiam a distinção social e a meritocracia, os defensores do mandato de Dilma colocavam-se em defesa da democracia e dos serviços públicos, sendo boa parte destes funcionários públicos.

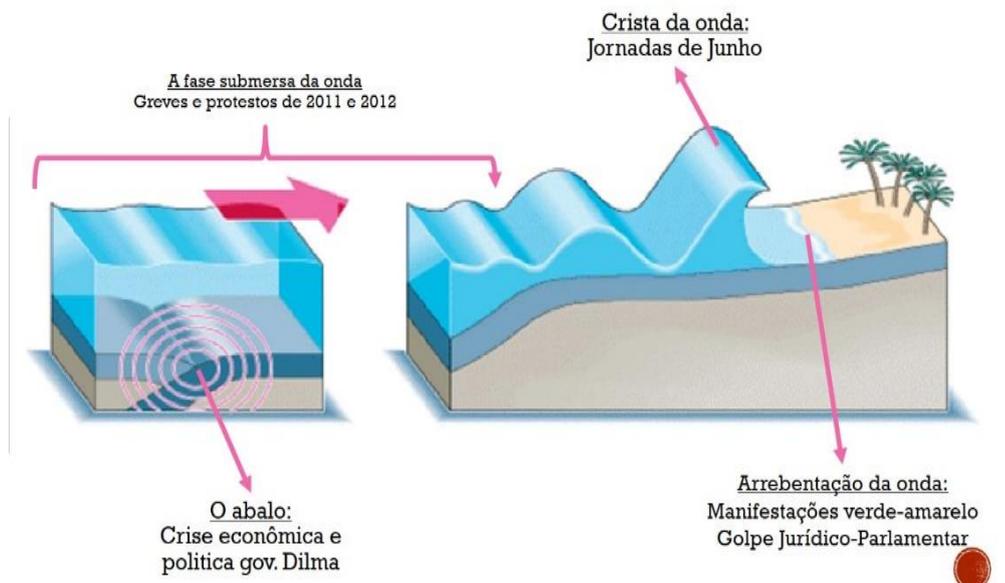
outros agentes e movimentos. Barker considera que uma onda de protesto não desafia somente as instituições e as regras dominantes, mas a própria estrutura pré-existente dos movimentos, assim como as ideias e representações ligadas a eles. Disto decorre também a capacidade inovadora dos repertórios nos períodos de ascensão dos movimentos – inclusive a transferência de experiência de seções mais “avançadas” para mais “atrasadas do movimento” (BARKER, 2014, p. 9). Esse aspecto pode nos ajudar a discutir se as greves selvagens constituem uma transformação nos repertórios das categorias profissionais que estudamos.

Além do abordado por Barker, o termo “ondas de protestos” nos parece mais interessante por permitir realizar uma metáfora com os “madrugadores” (TATAGIBA, 2014) ou “iniciadores” (McADAM, 1995). Se pensarmos na dinâmica de uma onda do mar, antes do seu pico, ou seja, momento que antecede a quebra, existe uma fase submersa, que não se vê com clareza na superfície, mas já há uma ebulição embaixo do nível da água, formando a onda. Em determinado momento, a força da água se acumula suficientemente para irromper à superfície, criando os primeiros movimentos que conseguimos perceber de fora. A partir daí, a onda pode se fortalecer, enfraquecer, acelerar ou retardar seu movimento, até que atinja um momento de pico, quebrando no litoral (ver a representação gráfica abaixo).

2.4.2 As fases da onda

Nesse sentido, desenvolvemos a análise da “onda” em três tempos: 1) a fase submersa; 2) a crista da onda; e 3) arrebentação.

Imagem 2 - As fases da “onda de protestos” brasileira entre 2011 e 2016



Fonte: Elaboração própria.

A fase submersa da onda: madrugadores

Parece-nos que as greves dos operários da construção civil são exatamente essa fase submersa da onda de protesto.¹⁰⁰ Dessa forma, já faziam parte da onda que iria eclodir adiante, mas naquele momento não era possível percebê-las como pertencentes a essa dinâmica. A nosso ver, os operários da construção civil funcionaram não só como deflagradores dessa onda de protesto, que tem seu ápice nas “Jornadas de Junho” de 2013, mas também na sequência de greves que estudamos nesta tese. Como infere McAdam (1995), as performances utilizadas pelos “iniciadores” (greves selvagens, recurso à violência, por fora das organizações tradicionais dos movimentos, etc.) se reproduziram nos “continuadores” de certa maneira.

Barker, retomando Draper (1965), acrescenta a essa análise a percepção de que, em alguns casos, a “juvenildade” e “falta de experiência” dos “iniciadores” podem ser um incentivo para que eles se lancem à luta. Ou seja, sem a completa capacidade de perceber se e como poderiam vencer, os “iniciadores” providenciam os requisitos necessários para desencadear uma revolta repentina. Também podemos fazer um paralelo com os operários de Jirau, Santo Antônio e Belo Monte, visto que, como esperamos ter demonstrado em Campos (2016), esses trabalhadores possuíam pouquíssima vivência anterior de mobilização, contando com o apoio de organizações e sujeitos mais experientes nas lutas sociais.

Diversos autores, como Tatagiba (2014), localizam uma onda de protestos no Brasil nas “Jornadas de Junho” e a partir dos eventos decorrentes destas. Na nossa visão, na verdade, a onda se inicia ainda com as greves no setor da construção civil que tomaram o país em 2011 e 2012.¹⁰¹ Atinge seu ápice nas “Jornadas de Junho”, quando o país e todo seu *establishment* são afetados, notadamente por não darem respostas suficientes às demandas dos agentes em mobilização. Esse cenário de efervescência social dura até 2016, quando ocorrem as manifestações pró e contra o *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff, e encerra-se com a confirmação do golpe jurídico-parlamentar, em 17 de abril de 2016.¹⁰²

¹⁰⁰ Não somos os primeiros a perceber essa conexão. O filósofo Vladimir Safatle também apontou nessa direção ainda no “calor” das “Jornadas de Junho”. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/vladimirsafatle/2013/07/1311560-ondetudo-comecou.shtml?loggedpaywall>>. Acessado em 13/2/2018. Além disso, Mattos (2014) também argumenta em sentido semelhante ao observar um “efeito bumerangue” entre os movimentos grevistas antes e depois das “Jornadas de Junho”.

¹⁰¹ Disponível em: <<http://fsindical.org.br/midias/arquivo/b7ad40c7ceaa81105d870c9c6793e0f7%201.pdf>>. Acessado em 17/3/2016.

¹⁰² Isso não significa que o país tenha entrado em uma fase de “calmaria”, sem protestos, mas com a mudança do governo, houve também uma transformação qualitativa na estrutura de oportunidades políticas. Se essa mudança desencadeia uma nova “onda de protestos”, ela se caracteriza pela resistência ao governo ilegítimo de Michel Temer (2016-2018), mas não cabe no escopo desta pesquisa tratar essa questão.

A crista da onda: as “Jornadas de Junho” e a onda de greves

Ainda há muitas hipóteses e interpretações sobre os desdobramentos e significados das “Jornadas de Junho” e não é nossa intenção discuti-las aqui.¹⁰³ Trazemos esse caso apenas para concluirmos a metáfora sobre as fases de uma onda. Se as greves das UHE são a fase submersa da onda brasileira de protestos, quando o Movimento Passe Livre coloca, junto com outros movimentos de esquerda, 20 mil pessoas nas ruas de São Paulo no dia 13 de junho, sendo duramente reprimido pela Polícia Militar, a situação se modifica.¹⁰⁴

A efervescência social presente na sociedade brasileira rompeu as aparências de normalidade e colocou, novamente, os movimentos sociais no centro do cenário político. Assim, houve um momento de virada na conjuntura política e, na manifestação seguinte, dia 17 de junho, convocada pelo Movimento Passe Livre (MPL)¹⁰⁵, 2 milhões de pessoas foram às ruas pelo país não “apenas por 20 centavos”¹⁰⁶, mas por uma infinidade de outras reivindicações. A demanda por mobilidade, melhoria nos transportes públicos e pela redução do preço das passagens de ônibus se desdobrou em lutas por melhorias na saúde e educação pública, envolvendo uma pluralidade de atores. Também adquiriu proeminência a *hashtag* “#nãovaitercopa”, em alusão à Copa do Mundo de Futebol de 2014, realizada no Brasil. Ainda que seja uma pauta contínua no país¹⁰⁷, o combate à corrupção começou a ganhar maior projeção ainda em 2013.

As “Jornadas de Junho” desestabilizaram o jogo político, institucional ou não. Apenas a título de exemplo, a aprovação da ex-presidenta Dilma Rousseff caiu 27 pontos percentuais em três semanas a partir daí, segundo pesquisa do Datafolha.¹⁰⁸ Ao perceber que perdera o

¹⁰³ A título de exemplo, há uma polêmica acerca dos saldos das “Jornadas de Junho”: se é um prelúdio das manifestações “verde-amarelas”, deflagradas a partir de 2015 (SINGER, 2015; SANTOS; SZWAKO, 2016) ou um momento no qual a classe trabalhadora e a juventude precarizada das cidades saíram às ruas para apresentar suas reivindicações (BIANCHI; BRAGA, 2017).

¹⁰⁴ A partir de janeiro de 2013, as principais capitais do país enfrentavam protestos juvenis contra o aumento da passagem, principalmente, em Porto Alegre (HAUBRICH, 2013).

¹⁰⁵ Como veremos no capítulo 6, desde janeiro de 2013, as principais capitais do país enfrentavam protestos juvenis contra o aumento da passagem, principalmente, em Porto Alegre (HAUBRICH, 2013). Destacam-se, nesses protestos, duas frentes de organizações políticas e movimentos sociais: o BTLF, em Porto Alegre, e o MPL, em diversas cidades do país. Formado a partir do Centro de Mídia Independente e dos ativistas da “Revolta do Buzu”, em agosto de 2003, em Salvador, e da “Revolta das Catracas”, em Florianópolis, entre 2004 e 2005, o MPL surgiu como “campanha Passe Livre” no primeiro encontro nacional em junho de 2004 e criticava as organizações estudantis tradicionais brasileiras, ligadas ao campo socialista e a seus métodos engessados. Assim, o MPL misturava pautas e métodos do movimento estudantil “clássico” aos dos movimentos sociais de luta pelo direito à cidade. Apesar disso, no MPL, havia membros de organizações políticas como PCdoB, PSOL e PSTU, que intervinham nos espaços do movimento.

¹⁰⁶ Palavra de ordem que se massificou pelo país, aludindo ao valor do aumento da passagem em São Paulo.

¹⁰⁷ Apenas a título de exemplo, após a redemocratização, a corrupção foi pautada em 1992, no “Fora Collor”, em 2005, com o movimento “Cansei”, que reivindicava o *impeachment* de Lula pelo mensalão, fez parte das manifestações de 2013, e também do *impeachment* de Dilma.

¹⁰⁸ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/poder/2013/06/1303541-popularidade-de-dilma-cai-27-pontos-apos-protestos.shtml>>. Acessado em 07/11/2022.

controle sobre as pautas levantadas nas manifestações, o MPL retirou-se do segundo ato multitudinário no dia 20 de junho conjuntamente a outros movimentos e partidos da esquerda tradicional.¹⁰⁹

A disputa nas ruas evidenciou uma grande contradição entre os tipos de Estado almejados pelos participantes dos diversos protestos dessa “onda”. Ao recorrer ao *frame* educação, saúde e segurança “padrão FIFA”¹¹⁰, os manifestantes reivindicavam um Estado provedor, ou poderíamos dizer, uma política mais heterodoxa. Mas, quando a esquerda perdeu espaço nas ruas, o discurso neoliberal ortodoxo avançou, em detrimento da luta pelo Estado provedor. A partir de então, a pauta da corrupção ganhou centralidade, liderada por grupos como o Movimento Brasil Livre (MBL), o “Vem pra rua” (VPR) e outros movimentos de direita, liberais ou não. Foram eles que impulsionaram os atos pelo *impeachment* de Dilma em 2015 e 2016.

Nesse sentido, parece-nos que este foi um momento de abertura social (BRINGEL; PLEYERS, 2015), na medida em que a efervescência social e política abriu espaço para as disputas de projetos nacionais, com dois polos principais (com ramificações e nuances específicas): de um lado, o Estado enquanto indutor da economia, provedor, heterodoxo, promotor de políticas de mitigação da desigualdade; e, de outro lado, a defesa de Estado neoliberal, economicamente ortodoxo e mínimo para os mais pobres. Ao fim e ao cabo, o segundo projeto venceu, tanto nas ruas – afinal foram integrantes do movimento “verde-amarelo” que nelas permaneceram depois de junho – mas, principalmente, nas instituições, com a arquitetura do golpe jurídico-parlamentar que derrubaria Dilma.

Em meio à disputa desencadeada em plena crista da onda, ainda em 2013, as centrais sindicais tentaram recuperar as posições perdidas, organizando greves gerais nos dias 11 de julho e 30 de agosto, mas os atos foram minoritários, não ganharam a projeção esperada, caracterizados como “Dias nacionais de lutas/paralisações”. Ainda que no primeiro dia, com forte influência dos “ventos de junho”, 3 milhões de trabalhadores tenham realizado greve (BRAGA, 2015), é possível afirmar que o movimento sindical e os partidos de esquerda passaram ao largo de “junho” (MATTOS, 2014). Tanto é que foram rechaçados por “populares” e militantes de extrema direita que gritavam “Fora Partido/PT” para toda bandeira e faixa que levasse nomes de partidos, mesmo daqueles tradicionalmente presentes nas lutas, como o PSOL e o PSTU;¹¹¹

¹⁰⁹ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/movimento-passe-livre-sai-de-protesto-nao-levanta-bandeiras-8764635>>. Acessado em 07/11/2022.

¹¹⁰ Em alusão aos estádios e às demais obras da Copa do Mundo FIFA 2014 que se aproximava.

¹¹¹ Paula Nunes, em Altman e Carlotto (2023) relembram que uma bandeira da União de Núcleos de Educação Popular para Negras/os e Classe Trabalhadora (Uneafro Brasil) também foi queimada no dia 20 de junho de 2013 (NUNES, p. 39 e 40).

além disso, esses setores não souberam dialogar com as inquietações que vinham das ruas, principalmente na questão da segurança e da corrupção.

O descontentamento que explodiu em junho de 2013 demonstrava a possibilidade de construção de uma greve geral no país que pudesse exigir do governo a adoção de uma perspectiva econômica mais heterodoxa e voltada para investimentos sociais, um Estado provedor. A greve geral não aconteceu na sequência, mas, inevitavelmente, houve uma explosão de greves. Elas vinham aumentando nos anos anteriores e, em 2013, o banco de dados do DIEESE registrou 2.050 greves – recuperando os marcadores da década de 1980.¹¹²

Há algumas explicações para a temporada de onda grevista aberta em 2012. Nos concentraremos em três delas:

- 1) Braga (2015) vê que os anos de governo do PT geraram um crescimento econômico apoiado na criação de empregos precários e mal remunerados, além da permanência do regime despótico na maioria desses novos postos de trabalho. Assim, quando os primeiros limites do modelo petista de desenvolvimento são explicitados, a classe trabalhadora se vê obrigada a fazer greves;
- 2) Já Linhares (2015) acredita que a realização da Copa do Mundo no Brasil, com o grande investimento de capital público e privado, aumentou o poder de barganha tanto das categorias mais mobilizadas quanto das menos, fazendo com que todas, praticamente, fizessem greves entre 2012-2014. Isto explicaria inclusive a reversão da tendência de realização de greves ofensivas a partir de 2013, afinal, categorias pouco mobilizadas, com poucos direitos consolidados – como comerciários, telemarketing, construção civil –, viram a possibilidade de garanti-los.
- 3) Essa tese é corroborada por Marcelino (2017), mas a autora considera que o crescimento do número de greves está conectado ao momento favorável ao sindicalismo aberto a partir da eleição de Lula. Ou seja, os governos petistas permitiram que os atores sindicais e trabalhadores percebessem maiores possibilidades de conquistar suas reivindicações. Para se contrapor à tese de que as lideranças sindicais haviam sido cooptadas, Marcelino afirma que os setores que mais fizeram greves foram também aqueles que mais tiveram lideranças ocupando cargos de segundo e terceiro es-

¹¹² Mattos (2016) faz referência a um “efeito *bumerangue*” entre as “Jornadas de Junho” e as greves posteriores. Como observa Mendonça (2017), não há uma relação direta causal, mas há referências nos discursos, na estética e no trabalho de base em níveis diferentes, conforme os perfis políticos-ideológicos dos sindicatos.

calão do governo federal, além de integrarem as principais bases da CUT: metalúrgicos, bancários e educação. Isto é, para a autora, a ocupação das instâncias estatais por lideranças sindicais não intimidou a luta reivindicativa das bases.

Um elemento importante para percebermos o momento – mais ou menos favorável – do sindicalismo é a distribuição dos reajustes salariais compara à inflação do período. Como podemos observar no Gráfico 2 (p. 69), desde 2004¹¹³, o Brasil registra um aumento dos acordos acima do INPC-IBGE, culminando, em 2012, com 93,6% dos acordos superiores à inflação. Contudo, em 2013, esse número oscila para baixo (86%) – daí a explicação de Linhares (2015) sobre os setores tradicionalmente menos mobilizados –, no ano seguinte, oscila para cima de novo, com 90,4% de acordos fechados com ganhos reais de salário para os trabalhadores. No entanto, é a partir de 2015 que o cenário se deteriora de vez, perfazendo apenas 18,9% dos acordos coletivos reajustados acima do INPC-IBGE.

As greves constituem, ao lado das Jornadas de Junho, uma parte da onda de protestos registradas de 2011-2016. As manifestações do movimento “verde-amarelo” constituem outra parte. Mas antes de abordá-las, precisamos fazer um aparte sobre a Operação Lava Jato (OLJ), processo de investigação de casos de denúncias pelo MPF que acabou por transformar completamente a história do Brasil na última década.

A Lava Jato surfa na onda

Deflagrada em 2014, a OLJ foi central na construção ideológica e política das manifestações que culminaram na queda de Dilma e influenciaram a ascensão política de figuras centrais dos anos seguintes, como o juiz Sergio Moro e o ex-presidente Jair Bolsonaro. Mais do que isso, é também um caso fundamental para entendermos a paralisia vivenciada em algumas obras estudadas nesta tese (como a UHE Belo Monte e o COMPERJ), o que está correlacionado à destruição do setor da construção e de petróleo&gás, gerando demissões em massas e praticamente secando os investimentos nesses setores. A OLJ:

[...] consiste em uma série de investigações e operações judiciais, realizadas em uma parceria do Ministério Público Federal com a Justiça e a Polícia Federal, apontando um sistema de fraudes em licitações, pagamento de propinas e financiamento de campanhas eleitorais por parte de empreiteiras brasileiras envolvidas com a Petrobrás e outras agências estatais. A operação atingiu algumas das maiores empreiteiras brasileiras, como Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, OAS e Queiroz Galvão. Além disso, envolveu alguns dos principais partidos políticos do país (PT, PP, PSDB, PMDB etc.) e lideranças políticas dessas siglas. As investigações apontavam para indicação de diretores de empresas estatais, que beneficiavam algumas empreiteiras nas

¹¹³ Com exceção de 2008 e 2009, anos de maior impacto da crise econômica mundial.

políticas desenvolvidas pelas autarquias e que retornavam com pagamento de propinas e financiamento de campanhas. (CAMPOS, 2019, p. 135).

A OLJ tomou caráter de uma força-tarefa envolvendo diversas instituições do Estado brasileiro, tendo como as principais figuras desse “combate à corrupção” o então juiz da 13ª Vara da Justiça Federal de Curitiba, Sergio Moro, e o então procurador do MPF do Paraná, Deltan Dallagnol.¹¹⁴ A operação e os principais julgamentos ficaram sediados na capital do Paraná, dando origem ao que ficou conhecido como “República de Curitiba”.

A questão do foro de investigação e julgamento foi amplamente debatida no caso da OLJ. Normalmente, os processos jurídicos comuns devem tramitar nas Varas responsáveis pela região onde o crime é cometido ou no endereço de moradia do réu. Contudo, em junho de 2014, o STF decidiu – mudando seu entendimento anterior – que os crimes relacionados à Petrobrás seriam julgados pela Justiça do Paraná, e somente as investigações contra parlamentares federais deveriam ser feitas no âmbito da Suprema Corte.

Ocorreram desdobramentos da OLJ para outros estados, sendo o núcleo mais forte fora do Paraná a 7ª Vara Federal do Rio de Janeiro, onde o juiz Marcelo Bretas tentou emular Moro e promoveu diversas investigações e julgamentos, que resultaram, entre outros, na prisão de Sergio Cabral e Luiz Fernando Pezão, ambos ex-governadores cariocas pelo PMDB. Assim, os crimes que envolvessem a Petrobrás deveriam ser investigados pela Justiça do Paraná, e as demais estatais, como Eletrobrás, poderiam ser designadas a outras unidades da Federação.

Desde as primeiras ações, foi possível perceber três características da OLJ:

- 1) **Espetacularização do processo penal:** uso de força policial desproporcional, com elevado contingente policial; as ações de investigação eram vazadas antecipadamente para a mídia, que acompanhava desde os momentos prévios aos acontecimentos, inclusive com transmissões ao vivo; documentos sigilosos e restritos eram “divulgados” para a mídia; divulgação de audiências e outras etapas do processo, etc.
- 2) **Tribunal de exceção:** ações jurídicas que caminhavam no limiar da legalidade, atuando em zonas “cinzentas” do Código Penal e da Constituição para obter sucesso nas investigações e julgamentos; mandados de detenções arbitrárias, prisões precárias, conduções coercitivas, busca, apreensão e sequestro de bens, bloqueio de valores, etc.

¹¹⁴ Vale ressaltar que, após abandonarem a carreira jurídica, no pleito eleitoral de 2022, ambos foram eleitos para cargos políticos pelo Paraná, Moro para a vaga no Senado, pelo União Brasil, e Dallagnol como o deputado federal mais votado do estado, pelo Podemos.

- 3) **Controle sobre a narrativa:** imediatamente depois das operações, os procuradores e mesmo o juiz dos casos em questão forneciam entrevistas coletivas, conduzindo a narrativa a ser contada pela mídia que, majoritariamente, a encampava, sem oferecer igualdade de tempo e condições para ouvir os investigados e suas defesas jurídicas.

Segundo os próprios artífices, a OLJ se inspira na Operação Mãos Limpas, que ocorreu na década de 1990, na Itália. Moro, a propósito, aprova o uso – controverso – da delação premiada na operação italiana, e que foi marca da OLJ (*apud* KERCHE, 2022, p. 87).

As ligações estrangeiras da OLJ vão além da admiração pela Operação Mãos Limpas. Além da elevada cooperação de instituições governamentais norte-americanas, membros da OLJ fizeram cursos nos EUA. Um exemplo foi o projeto “Pontes”, promovido pela embaixada dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, que incluiu a realização de cursos sobre crimes financeiros e lavagem de dinheiro, com aulas ministradas por especialistas do Departamento de Justiça estadunidense (CAMPOS, 2019, p. 137).

Em junho de 2019, o *site* de notícias The Intercept Brasil, através do jornalista americano radicado no Brasil, Glenn Greenwald, divulgou conversas no aplicativo Telegram realizadas entre Sergio Moro, Deltan Dallagnol e outros integrantes da Operação Lava Jato. As conversas foram acessadas através do celular de Moro pelo “*hacker* de Araraquara”, Walter Delgatti Neto, e enviadas ao jornalista. Esse episódio ficou conhecido como “Vaza jato”. As conversas comprovaram o conluio entre o juiz e os promotores do MPF, demonstrando as intenções e a seletividade política da OLJ. Moro cedeu informação privilegiada à acusação, dando conselhos estratégicos, auxiliando o MPF a construir casos, sugerindo modificação nas fases da operação, fornecendo pistas informais e sugestões de recursos ao MPF.

A seletividade política de Moro e da OLJ se comprova quando os procuradores obtêm provas de um suposto “caixa dois” eleitoral pago pela Odebrecht na década de 1990 ao PSDB e a FHC. No episódio, o juiz Moro afirma que não desenvolveria essas investigações, já que, em suas palavras: “melindra alguém cujo apoio é importante”.¹¹⁵ A seletividade política da OLJ visava destruir a imagem pública de Lula e do PT, também demonstrada pelas conversas divulgadas pela Vaza Jato, com procuradores comemorando ações contra Lula, inclusive a sua prisão, no dia 7 de abril de 2018.¹¹⁶ Lula foi preso por supostamente receber o famigerado “triplex

¹¹⁵ Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/politica/melindra-alguem-cujo-apoio-e-importante-diz-moro-sobre-investigar-fhc/>>. Acessado em 14/11/2022.

¹¹⁶ Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2021/02/08/lula-prisao-procuradores-lava-jato.htm>>. Acessado em 14/11/2022.

do Guarujá” como propina – embora não houvesse nenhuma documentação que comprovasse a transferência da posse do imóvel para Lula ou qualquer um dos seus familiares.

A seletividade e casuísmo contra Lula e o PT superaram os desmandos dos membros da OLJ em Curitiba. Além da já citada mudança no entendimento do STF quanto ao foro de investigação, este também muda a interpretação com relação à prisão em segunda instância, ignorando o trânsito em julgado para o caso de Lula, de forma a assegurar sua prisão antes das eleições de 2018. Um ano e meio depois, após a “Vaza Jato”, o STF voltou atrás em seu parecer e Lula foi solto.

Kerche (2022, p. 85, 86) sistematiza as buscas e apreensões de bens, conduções coercitivas e prisões (temporárias e preventivas) da OLJ sucedidas entre 2014 e 2020 e demonstra como o pico de ações aconteceu em dois momentos-chave da política brasileira: o *impeachment* de Dilma Rousseff, em 2016, e a eleição de 2018, que elege Bolsonaro, derrotando Fernando Haddad, que substituíra Lula, então preso.

Bratsis (2007) aponta a existência de uma agenda global anticorrupção após a Guerra Fria, conduzida por órgãos como ONU, OCDE, OEA, BIRD e FMI, além da Transparência Internacional. O autor sustenta que ela interferiu direta e indiretamente na política nacional dos países, com intuito de promover a fratura entre os aparelhos de Estado e a burguesia nacional, permitindo a abertura de capital estrangeiro – principalmente norte-americano – nas economias locais e impedindo a internacionalização das burguesias de países periféricos.

Tudo indica que a OLJ fez parte dessa agenda, pois promoveu um verdadeiro terremoto na economia brasileira. O advogado Walfrido Warde estimou que a operação fez a economia brasileira perder R\$ 187,2 bilhões, ou 3,4% do PIB, e gerou aproximadamente o desemprego de 1 milhão de pessoas (WARDE, 2018). Os setores mais atingidos foram da construção/infraestrutura e petróleo&gás. Mas é preciso dar um passo atrás para entender o que levou a essa situação: ao longo da segunda metade do século XX, a Petrobras funcionou como grande indutora do investimento e desenvolvimento no Brasil, e o setor de construção – principalmente as *big five* – cresceu paralelamente à estatal do petróleo. Com comportamento de cartel, as grandes empreiteiras brasileiras cresceram favorecidas por certa barreira de proteção criada no mercado doméstico de obras e serviços públicos. Como já havíamos afirmado antes: “Para a manutenção desse poder, os empresários usavam a sua força política, sua inserção no Parlamento, nas eleições e junto às agências estatais e toda experiência técnica acumulada pelas empresas em suas trajetórias”. (CAMPOS, 2019, p. 138).

Ao longo das últimas décadas, as *big five* da construção civil foram as únicas empresas brasileiras que conseguiam enfrentar as transnacionais (principalmente dos EUA) no mercado interno e externo; contudo, a OLJ promoveu uma destruição da reputação pública nacional e internacional dessas empresas, que obrigou a Odebrecht (atual Novonor) e a OAS (atual Mehta), por exemplo, a mudar seus nomes. A Petrobras também foi amplamente atingida por essa destruição de reputação, afinal, como demonstram Fernandes e Furno (2019, p. 9), mesmo nos piores anos, o prejuízo com a corrupção representa uma pequena parte do lucro bruto da empresa.

Os dados vazados por Julian Assange¹¹⁷ e Edward Snowden¹¹⁸ no início da década passada demonstram que a política de petróleo&gás, principalmente com a descoberta do “pré-sal”¹¹⁹, nos governos do PT foi o motivo que atraiu a atenção e a espionagem por parte do governo dos EUA. O grande incômodo do capital norte-americano era a Política de Conteúdo Nacional para suprir os produtos e serviços da Petrobras - favorecendo, principalmente, as *holdings* das grandes construtoras brasileiras, já que estas eram das poucas capazes de fornecer esses bens. Segundo Fernandes e Furno (2022), a OLJ enfrenta e destrói exatamente esse mecanismo de proteção à produção nacional. Como sintetizamos outrora:

Dessa forma, o setor de petróleo e gás tem se caracterizado como o núcleo no qual se desenvolveu o cerne do processo de desestruturação econômica do setor de engenharia e infraestrutura no Brasil, com enfraquecimento das empresas brasileiras, acentuação do processo de desnacionalização e favorecimento a grupos estrangeiros, no caso as petrolíferas internacionais norte-americanas, europeias e asiáticas. (CAMPOS, 2019, p. 135)

Fernandes e Furno (2022) acrescentam que a OLJ também teve funcionalidades ideológicas, isto é, ao fomentar mitos privatistas e neoliberais de que a corrupção seria inerente ao Estado brasileiro, e uma decorrência da ampliação dos investimentos (ocorridos após a descoberta do “pré-sal”). Isso ampliou o espaço na opinião pública para o apoio a privatizações e demais medidas fortemente ortodoxas, como a Lei nº 13.365/2016, que retirou a Petrobras como operadora única do pré-sal, abrindo espaço para as transnacionais estrangeiras do setor; e a Emenda Constituição do Teto dos Gastos Públicos (EC 95) que limitou o investimento estatal por 20 anos.

¹¹⁷ Disponível em: <<https://wikileaks.org/Nos-bastidores-o-lobby-pelo-pre.html>>. Acessado em 14/11/2022.

¹¹⁸ Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/09/130908_eua_snowden_petrobras_dilma_mm>. Acessado em 14/11/2022.

¹¹⁹ As reservas de petróleo encontradas na camada pré-sal do litoral brasileiro estão dentro da área marítima considerada zona econômica exclusiva do Brasil. São reservas com petróleo considerado de média a alta qualidade. O conjunto de campos petrolíferos do pré-sal se estende numa faixa de 800 km entre o litoral dos estados do Espírito Santo e de Santa Catarina. A capacidade estimada é de mais de 100 bilhões de barris de petróleo.

Por fim, podemos concluir que a Operação Lava Jato teve três objetivos: 1) retirar Lula e o PT do jogo político e eleitoral; 2) propagar ideologias neoliberais; 3) fragilizar os setores da construção e de petróleo&gás brasileiros. Esses três objetivos, se analisados, perfazem um objetivo central em reafirmar o Brasil enquanto economia primário-exportadora e plataforma de valorização do capital financeiro, impedindo qualquer tentativa que ousasse reposicionar o país na divisão internacional do trabalho e no sistema internacional de Estados. Dessa forma, cumpriu interesses do capital internacional, principalmente, estadunidense, e de uma burguesia compradora emergente no bloco do poder, que ganha peso com a ascensão de Temer e, posteriormente, de Bolsonaro à presidência.

A arrebentação: as manifestações do movimento “verde-amarelo” e o Golpe de 2016

Como tratado anteriormente, o grande “trunfo” do PT, principalmente de Lula, sobre as classes dominantes é sua capacidade de liderar a classe trabalhadora e, em específico, seus setores organizados. O cenário apresentado aqui, de uma economia que perde tração e gradativamente afunda-se em crise, aliado à proliferação de greves e protestos à revelia da direção petista, fizeram com que a burguesia se sentisse confortável para rifar a administração Dilma e tentar colocar um governo “puro sangue” em seu lugar, capaz de aplicar todo receituário neoliberal.

A primeira tentativa foi com a eleição de 2014, quando Dilma venceu por uma margem muito pequena e Aécio Neves (PSDB) exigiu recontagem dos votos, instilando um sentimento de desconfiança com o sistema eleitoral na opinião pública. Desde então, iniciaram-se manifestações pedindo o *impeachment* de Dilma e até mesmo “intervenção militar”, convocadas por partidos de oposição e de direita, como PSDB e Democratas¹²⁰, que contaram com a participação de novos movimentos sociais de direita, como MBL, VPR e outros, mas também de sindicatos ligados à CGTB¹²¹ e FS – tendo Paulinho da Força, deputado federal e principal figura dessa central, participado ativamente das manifestações. Essa central já havia rompido com o governo Dilma e apoiado Aécio Neves, candidato derrotado pelo PSDB.

Uma vez que nosso objetivo não é analisar o processo de *impeachment*, focaremos no comportamento das centrais sindicais¹²² e demais movimentos sociais. Em 13 de março de 2015, PT, PCdoB, CUT e CTB realizaram as primeiras manifestações em apoio ao governo

¹²⁰ Atual União Brasil (UB), após fusão com PSL.

¹²¹ Ubiraci de Oliveira, presidente da CGTB à época, em ato realizado por sindicalista pró-impeachment às vésperas da votação na Câmara Federal, declara: “Chegamos à conclusão de que com a Dilma não dá mais. A gente vai para rua até derrubar”. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2015/04/06/interna_politica,634872/sindicalistas-se-dividem-em-manifestacoes-pro-e-contra-governo-dilma.shtml>. Acessado em 04/11/2022.

¹²² As centrais sindicais mencionadas a seguir são apresentadas no capítulo 3.

Dilma e contra o golpe, que ficaram muito aquém das que ocorreriam dois dias depois, com milhares de manifestantes do movimento “verde-amarelo” tomando capitais pelo país. Desse modo, o ano de 2015 é marcado por manifestações de ambos os lados, até que, em dezembro, Eduardo Cunha, como presidente da Câmara, aceita o pedido de afastamento da presidenta justificado nas “pedaladas fiscais”. Assim, as demais centrais sindicais se veem obrigadas a se posicionar a partir de então: ainda em dezembro de 2015, a NCST coloca-se contra o *impeachment*, contudo sem chamar de “golpe”; a Intersindical-Central se posiciona contrária, percebendo-o como golpe; já Intersindical-Instrumento entendia que essa não era uma questão que cabia aos trabalhadores, algo muito parecido com o posicionamento da CSP-Conlutas, que afirmava que o *impeachment* não era suficiente: “nem Dilma, nem Aécio”, adotando posteriormente o lema “Fora todos eles”. No outro campo, algumas lideranças da UGT, CSB e CGTB se declararam a favor da impugnação de Dilma e participaram de atos, a exemplo do ato organizado por Paulinho da Força, em 8/4/2016.¹²³

Apesar do posicionamento das centrais sindicais, é possível afirmar que as manifestações pró e contra *impeachment* passaram ao largo dos sindicatos, não existindo movimentações massivas de trabalhadores nos atos convocados pelas entidades sindicais. Mesmo CUT e CTB, que integravam a “Frente Brasil Popular” (FBP) e a “Frente Povo Sem Medo” (FPSM)¹²⁴, tiveram dificuldades em mobilizar suas bases contrariamente ao golpe, não existindo qualquer greve ou paralisação de trabalhadores, nem mesmo nos dias de votação no Congresso Nacional.

Enfim, em 17 de abril de 2016, o plenário da Câmara dos Deputados aprovou a abertura do processo de *impeachment* com 367 votos favoráveis e 137 contrários. Propositamente, o presidente da Câmara, Eduardo Cunha, organizou o rito de debates e votação para encerrar a sessão em um domingo, de forma a ser televisionado e acompanhado por milhões de pessoas como final de um verdadeiro *reality show*. Do lado de fora do Congresso, o gramado foi dividido ao meio para que apoiadores e contrários à cassação acompanhassem por telões a votação, torcendo tal qual num jogo de futebol.

Com a derrota, Dilma foi afastada da presidência, assumindo interinamente seu vice, Michel Temer. Em 31 de agosto do mesmo ano, o Senado Federal confirmou o *impeachment* e

¹²³ Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2016-04/liderancas-partidarias-e-sindicalistas-fazem-ato-pelo-impeachment-em-sao>>. Acessado em 04/11/2022.

¹²⁴ Essas frentes ganharam visibilidade e foram as responsáveis pelo movimento da maior parte dos ativistas para os atos e manifestações contra o golpe. A primeira incluía partidos e movimentos mais próximos do PT (PCdoB, PCO, MST, UNE), enquanto a segunda era capitaneada pelo MTST, PSOL, PCB e contava com a participação da Intersindical-Central.

Dilma foi afastada em definitivo. Com isso, a nosso ver, foi encerrada a onda de protestos iniciada em 2011, e as classes dominantes têm a via aberta para aplicar seu projeto neoliberal ortodoxo *ipsis litteris*, com um representante direto da elite econômica e da política nacional.

2.5 Considerações parciais

Neste capítulo, tentamos recontar alguns momentos dos treze anos em que o PT esteve à frente do governo federal. Se pudéssemos resumir tudo em uma palavra, ela seria: contradições. Afinal, os quatro momentos em que dividimos esse período são atravessados por essas contradições:

- 1) 2003-2006: após a década neoliberal, a maior liderança sindical do país, Lula, chega à presidência, em um momento de fragilidade do sindicalismo brasileiro. O primeiro mandato é utilizado para “arrumar a casa” a partir de uma lógica neoliberal forte; com Palocci no Ministério da Fazenda, seguiu-se quase integralmente a ortodoxia econômica. Com o caso do Mensalão, Palocci renunciou e foi designado Guido Mantega para o ministério;
- 2) 2007-2010: com Mantega na Fazenda, Lula inicia seu segundo mandato lançando o PAC, articulando um ensaio desenvolvimentista, com o Estado indutor da economia; reforçaram-se as políticas de distribuição de renda e valorização dos salários; aprofundam-se os processos de desindustrialização e de especialização do Brasil como economia primário-exportadora;
- 3) 2011-2013: Dilma inicia seu governo com uma economia muito mais forte do que seu antecessor; contudo, essa força se converte em fraqueza, com a hipervalorização do real dificultando as exportações, facilitando as importações e encarecendo relativamente o Custo Unitário do Trabalho (três aspectos que desagradam a burguesia interna); a resposta do governo Dilma foi então a desoneração da folha de pagamentos, o que não alavanca a economia e diminui a capacidade de investimento do Estado; ao mesmo tempo, as famílias passaram a experienciar uma situação de endividamento, pelo incentivo ao consumo interno no período anterior;
- 4) 2014-2016: a partir de 2014, o país entra definitivamente numa crise econômica, social e política, com o governo federal ziguezagueando entre a ortodoxia e heterodoxia econômica; em 2015, após anos de terrorismo econômico, o governo Dilma abraçou completamente o receituário neoliberal, não tendo sido isso, entretanto, su-

ficiente para agradar as classes dominantes, que operaram um golpe jurídico-parlamentar para derrubar a presidenta, empossar um representante “de berço” dessa elite brasileira, Temer, e aplicar a fundo uma gestão neoliberal da economia.

Os movimentos sociais, por sua vez, passaram longe da letargia nesses treze anos. Como percebem Boito e Marcelino (2010), ao longo da década de 2000, houve um reaquecimento das ações grevistas e um aumento do diálogo do governo federal com os sindicatos (MARCELINO, 2017). Mas é a partir de 2012 que se inicia uma onda de greves e protestos (TATAGIBA; GALVÃO, 2019) que atinge seu ápice nas “Jornadas de Junho” de 2013. Dali abriu-se uma disputa dos rumos do país, com projetos antagônicos.

Nesse cenário, a “Operação Lava Jato” assumiu um papel central. Por um lado, Sergio Moro e companhia galvanizaram setores importantes das classes médias para uma ideologia ultraliberal e reacionária, que fomenta o “lavajatismo”. Esse movimento foi fundamental para derrubar Dilma. Por outro lado, a OLJ também atuou na destruição do setor da construção civil brasileira, impactando toda a economia nacional em benefício do capital norte-americano, o que acaba por reafirmar o caráter primário-exportador da economia do país e a condição de plataforma de valorização do capital financeiro.

As greves selvagens que estudamos nesta tese são expressões dessa conjuntura contraditória: trabalhadores sem histórico de mobilização, recém-saídos do inferno do desemprego ou de uma vida inteira de trabalhos hiperprecários, que sentem as contradições de um país que cresce, e veem a oportunidade histórica de realizar greves em busca de melhores condições de vida, salário e trabalho.

CAPÍTULO 3 - O PESO DA ESTRUTURA SINDICAL BRASILEIRA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHADORES

Este capítulo divide-se em três partes: na primeira, recontamos a história do sindicalismo brasileiro nas últimas décadas para demonstrar o peso da estrutura oficial sobre a atuação dos atores no movimento sindical do país. Na segunda, aprofundamos o debate, focando as trajetórias e práticas dos sete sindicatos envolvidos nas greves que constituem o objeto desta tese. Devido ao escasso material existente sobre cada um deles, apoiamo-nos fundamentalmente em nossa pesquisa de campo para realizar essa tarefa. Além disso, considerando que nosso objeto de pesquisa abarca uma pluralidade de sindicatos e centrais sindicais, apresentamos uma visão ampla sobre o sindicalismo brasileiro. Por fim, buscamos concluir apontando as características comuns desses sindicatos, à luz da nossa leitura acerca da estrutura sindical brasileira.

3.1 A estrutura sindical brasileira e seus limites

A estrutura sindical brasileira remonta à década de 1930, tendo sido incorporada à Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), adotada em 1943, no primeiro governo Vargas (1930-1945). Até então, os sindicatos brasileiros atuavam em um vácuo legal, por um lado, não sofriam qualquer regulamentação ou interferência do Estado, mas também, não eram reconhecidos e tinham poucos poderes para representar os trabalhadores. Com a CLT, os sindicatos passaram a representar os trabalhadores formalmente a partir de um tripé estruturante assim constituído: a investidura sindical, a unicidade sindical e o imposto sindical.

A investidura sindical é a concessão, pelo Estado, do poder de representação dos trabalhadores ao um sindicato oficial, o qual outorga uma “Carta Sindical”. Através desta, fica estabelecido que pode haver apenas um sindicato por categoria em uma mesma base territorial, assim, não há disputa entre sindicatos pela representação de uma mesma categoria profissional, mas sim a unicidade sindical, isto é, o “monopólio legal da representação sindical concedido, pelo Estado, ao sindicato oficial” (BOITO, 1991, p. 28). A partir da concessão desse monopólio, é permitido que o sindicato oficial cobre contribuições sindicais obrigatórias de todos os trabalhadores, independentemente de serem associados ao sindicato. Essas contribuições são divididas entre o imposto sindical – cobrado anualmente pelo Ministério do Trabalho e Emprego e repassado aos sindicatos oficiais, federações, confederações e centrais sindicais¹²⁵ –, as taxas

¹²⁵ O repasse do imposto sindical é estabelecido pelo Estado e desde a Lei das Centrais Sindicais (11.648/08) se distribuía da seguinte forma: 60% para os sindicatos, 15% para as Federações, 10% para o Ministério do Trabalho, 5% para as Confederações e 10% para as Centrais. A reforma trabalhista (Lei 13.467/2017) reformula a cobrança do imposto sindical que, a partir de então, deixa de ser obrigatório, exigindo que o trabalhador manifeste explicitamente o interesse em pagá-lo. Com isso, a arrecadação dos sindicatos caiu vertiginosamente.

assistenciais – valores repassados diretamente aos sindicatos por sua participação em convenções coletivas – e a contribuição confederativa.

Essa estrutura conforma boa parte das relações de classe brasileira, já que o Estado condiciona o processo negocial entre empresários e trabalhadores, determinando que estes devem organizar-se em categorias econômicas e profissionais homólogas. Assim, as negociações salariais e acordos coletivos devem ser firmados entre os correspondentes a cada lado da luta de classes.

Armando Boito (1991) define essa estrutura como “sindicalismo de Estado”, já que o sindicato depende mais do Estado do que dos trabalhadores que deveriam ser representados. Ela permite que os dirigentes sindicais, mesmo os não pelegos¹²⁶, não dependam política e financeiramente dos trabalhadores que representam, mas sim do Estado, que é a instituição que pode lhes garantir a existência, concedendo-lhes tanto capacidade de representação quanto recursos materiais. Com isso, os sindicatos se tornam um ramo subalterno do aparelho de Estado, sendo que, no limite, a função prioritária do sindicalismo de Estado é a desorganização dos trabalhadores, já que favorece “o peleguismo, a ausência de organização sindical nos locais de trabalho, o assistencialismo e a organização fragmentada por categorias profissionais” (BOITO, 1991, p. 39).

Obviamente, houve transformações na estrutura sindical brasileira desde sua implantação, principalmente no campo político; contudo, a essência do sindicalismo brasileiro se mantém, através da investidura, unicidade e contribuição sindical obrigatória. Salientamos, a propósito, que a principal transformação no campo legal desde então é a Lei das Centrais Sindicais, que, ao invés de acabar ou ao menos diminuir a dependência dos sindicatos perante o Estado, os atrelou ainda mais, pois, como vimos, até mesmo as centrais sindicais passaram a buscar o reconhecimento estatal, tornando-se financeiramente dependentes do imposto sindical.¹²⁷

Também percebemos que os dirigentes sindicais brasileiros, independentemente de sua orientação político-ideológica, possuem grande responsabilidade nesse atrelamento, exatamente por não procurarem novas e diferentes formas de organização sindical, mantendo o sindicalismo de Estado, considerando-o o melhor modelo de organização dos trabalhadores. Sem

¹²⁶ “Pelego” é um termo utilizado pejorativamente no movimento sindical para se referir a líderes sindicais que são considerados subservientes aos interesses dos empregadores ou do governo, em detrimento dos trabalhadores que representam. Esses líderes são vistos como traidores da classe trabalhadora, pois não defendem de forma efetiva seus direitos e não lutam por melhores condições de trabalho da classe.

¹²⁷ Além de reconhecer as centrais e lhes assegurar o repasse do imposto sindical, a Lei das Centrais estabelece suas funções: “coordenar a representação dos trabalhadores por meio das organizações a ela filiadas e participar de negociações em fóruns, colegiados de órgãos públicos e demais espaços de diálogo social que possuam composição tripartite, nos quais estejam em discussão assuntos de interesse geral dos trabalhadores”. (BRASIL, 2008).

a convivência das mais diversas correntes sindicais ao longo de quase um século, essa estrutura não teria se mantido.

3.1.1 As origens e a transformação da CUT

O grande abalo que essa estrutura sofreu foi provocado pelo chamado de “novo sindicalismo”, nas décadas de 1970 e 1980, e que deu origem à CUT e ao PT. Esse período do sindicalismo brasileiro iniciou-se em maio de 1978, com a greve selvagem dos operários metalúrgicos da Scania de São Bernardo do Campo. Essa greve desencadeou diversos outros movimentos grevistas no setor metalúrgico do ABC paulista e em outras categorias e regiões do país¹²⁸, revelando os limites do “Milagre econômico”¹²⁹ e aprofundando o desgaste do regime militar.

Não assumimos o termo “Novo Sindicalismo” em seu significado literal de que tudo seria novo a partir dali. Assim como Santana (1999), percebemos esse novo momento no sindicalismo brasileiro como um ressurgimento da ação sindical na cena política pública nacional, com direções mais dispostas às mobilizações e mais conectadas com as bases, o que, em certa medida, supera o peleguismo e imobilismo dos sindicatos até então. Mas, ao mesmo tempo, há um conjunto de permanências da prática e da cultura sindical anterior.

A CUT foi fundada durante o 1º Congresso Nacional da Classe Trabalhadora (CONCLAT), em São Bernardo do Campo (SP), em agosto de 1983. Na contramão da crise do sindicalismo mundial, o surgimento da central representou um importante movimento de revitalização e reorganização dos trabalhadores, expressando um sindicalismo mais combativo¹³⁰ e que buscava a transformação radical da sociedade.¹³¹ A partir daí, a crise da Ditadura se aprofundou, o processo de abertura ganhou fôlego com a campanha das “Diretas Já!” e o sindicalismo se tornou um agente social central no cenário político, de tal forma que o maior expoente do sindicalismo brasileiro, Lula, polarizou as eleições presidenciais com o candidato que, depois de eleito, implementaria o projeto neoliberal, Fernando Collor. Ao mesmo tempo, a atividade grevista cresceu continuamente no país, atingindo 1.962 greves em 1989 e 1.773 em 1990 – o maior pico já registrado até 2013.

¹²⁸ Para uma análise do movimento sindical nesse período, ver Antunes (1988) e Maroni (1982).

¹²⁹ Entre 1967-1973, durante a ditadura civil-militar, o âmbito econômico ficou caracterizado por “milagre econômico” devido às elevadas taxas de crescimento econômico registradas no país. Tendo Delfin Neto à frente do Ministério da Fazenda, o regime militar, buscando legitimação popular, promoveu políticas de incentivo ao desenvolvimento do capital privado com obras de infraestrutura, incentivo ao crédito e políticas fiscais e monetárias.

¹³⁰ Entendemos como sindicatos combativos aqueles que promovem ações diretas, como greves e manifestações, buscando melhorias nas condições de trabalho e conquistas para a classe trabalhadora. Esses sindicatos priorizam a mobilização e a luta coletiva, visando a transformação das relações de trabalho e a garantia de uma maior justiça social.

¹³¹ Para mais detalhes sobre a CUT, conferir Galvão (2003 e 2006).

É digno de nota que correntes importantes da esquerda brasileira, como o PCB e PCdoB, não participaram da fundação da CUT. Essas correntes, juntamente com o “velho” sindicalismo pelego, uniram-se na Central Geral dos Trabalhadores (CGT), formada em 1986, na defesa da unicidade sindical, rejeitando a Convenção 87 da OIT. Com a aproximação do PT nas eleições de 1989, as diferenças ideológicas e práticas pareceram diminuir e a Corrente Sindical Classista (CSC), ligada ao PCdoB, entra na CUT em 1990, na qual permaneceu até 2006 – rompendo com ela no 9º Congresso Nacional da CUT.

Também em 1989 aconteceu o 3º Congresso da CUT, que promoveu mudanças estatutárias que possibilitaram o fortalecimento da Articulação Sindical¹³², acentuando o peso das direções em detrimento das bases e oposições sindicais (GALVÃO, 2003). As transformações vividas no 3º CONCUR fizeram com que autores como Ladosky *et al.* (2014) apontassem uma transformação da CUT-movimento para a CUT-instituição, ou seja, sua atuação enquanto força social – por meio greves, protestos, manifestações – é deixada de lado, em nome da atuação na estrutura estatal. Essa postura cria sindicatos ainda mais atrelados ao Estado, podendo enfraquecer o ímpeto combativo das suas lideranças.

Na década de 1990, o processo de reestruturação produtiva e as políticas neoliberais consolidadas pelo governo FHC tiveram um impacto negativo na organização e na vida dos trabalhadores.¹³³ Ocorre a redução no número de filiados¹³⁴, a diminuição das greves em relação à década anterior e o aumento do seu caráter defensivo¹³⁵, a preponderância de reajustes salariais abaixo do INPC¹³⁶, etc. A ampliação da terceirização (DIEESE, 2012) criou novas ocupações e um sem-número de sindicatos, o que aprofundou a fragmentação do sindicalismo brasileiro e reduziu sua capacidade de resistência frente ao capital. Assim, o processo de institucionalização da CUT aconteceu em um período de arrefecimento das lutas trabalhistas, significando ainda maior afastamento das cúpulas sindicais de suas bases de trabalhadores.

¹³² Tendência majoritária no interior da CUT, ligada a Lula e sua corrente dentro do PT.

¹³³ Além do processo de reestruturação produtiva, que atinge os trabalhadores em seu local de trabalho, com a ampliação do “autocontrole”, da aceleração da produção, do estabelecimento de índices de produtividade e outros, o processo de desregulamentação dos direitos trabalhistas impacta a organização sindical (ARAUJO; OLIVEIRA, 2014).

¹³⁴ Como percebem Ferraz e Bridi (2014), a queda de sindicalização se dá, principalmente, nas categorias impactadas pela reestruturação produtiva, que eram também as principais bases da CUT e da FS: metalúrgicos, bancários, químicos e petroleiros. Mas, ao mesmo tempo, com a conquista do direito à organização sindical pelos servidores públicos na Constituição de 1988, cresce a taxa de sindicalização nesse setor, principalmente na área da educação e saúde.

¹³⁵ Nos termos do DIEESE, são defensivas as greves que reivindicam a manutenção ou cumprimento de direitos já previamente conquistados e/ou pagamentos de salários atrasados.

¹³⁶ Índice Nacional de Preços ao Consumidor. De acordo com levantamento feito pelo DIEESE, entre 1996 e 2003, apenas 38,6% dos acordos ficaram acima do INPC, o que significa perda de poder de compra dos salários.

3.1.2 O sindicalismo de resultados e a Força Sindical

Nesse mesmo contexto, em 1991, surgiu a Força Sindical com uma perspectiva de oposição ao sindicalismo combativo associado à CUT, adotando um tipo de sindicalismo caracterizado como de parceria, o qual busca a conciliação nas relações capital-trabalho (TRÓPIA, 2009). Como percebe a autora, a FS parece combinar o “velho sindicalismo pelego” com a defesa da estrutura sindical e do governismo, e o “novo sindicalismo de resultados” com ações de parcerias com os patrões e o assistencialismo – prática presente em diferentes tipos de sindicalismo no Brasil, em grande parte viabilizada pelos recursos das contribuições compulsórias pagas pelos trabalhadores.

O grupo histórico que deu origem à FS é ligado à CGT, de Luiz Antonio de Medeiros¹³⁷. Desde sua origem, a CGT era conformada por grupos divergentes que convergiam apenas na defesa da unicidade. Sua composição compreendia, de um lado, os sindicalistas tradicionalmente pelegos – com pouca ou nenhuma tradição grevista, cujo principal interesse era a manutenção da estrutura sindical e o rechaço ao “novo sindicalismo”. De outro, setores de esquerda ligados ao stalinismo – que defendiam a unicidade sindical, ainda que tivessem críticas à atuação e às posições políticas dos demais setores. E, por fim, os defensores do “sindicalismo de resultados”, que darão origem à Força Sindical.

A FS surgiu com objetivos ambiciosos e bem claros: disputar a hegemonia do sindicalismo com a CUT, na expectativa de se tornar a maior central sindical do país, derrotar as iniciativas progressistas e populares, bloquear a luta de resistência do movimento sindical ao modelo neoliberal e “modernizar” as relações de trabalho. Desde o início, a FS atuava para fechar o maior número de acordos coletivos possíveis rapidamente, sem fazer greves, melhorando gradualmente as condições salariais e de trabalho e minando as oposições sindicais. Ao mesmo tempo, em seus discursos, a FS atraía atenção de capitalistas e do governo, defendendo explicitamente o capitalismo, a parceria entre capital e trabalho e a adoção dos critérios de mercado na alocação da força de trabalho. Um dos pressupostos do “sindicalismo de resultados” é que a atuação dos sindicatos deveria crescer na mesma direção e proporção da economia capitalista. (TRÓPIA, 2009).

Medeiros é seguido, na presidência da entidade, por Paulinho da Força, também do Sindicato dos Metalúrgicos de SP, deputado federal pelo PDT e depois pelo Solidariedade – partido

¹³⁷ Dirigente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo e ex-militante do PCB e da luta armada contra a ditadura – navegou entre partidos de direita e centro-direita nas décadas de 1990 e 2000, até estabelecer-se no PDT, em 2010.

fundado e presidido por ele. Contudo, em nenhum momento, sob nenhum aspecto (seja de número de trabalhadores na base ou sindicatos filiados), a FS chega a ultrapassar a CUT como maior central sindical do país, consolidando-se em segundo lugar.¹³⁸

A combinação entre o impacto da reestruturação produtiva, a disseminação da ideologia neoliberal e a implementação de políticas neoliberais foi reduzindo as diferenças entre CUT e FS. Ainda que Paulinho tenha sido candidato a vice-presidente na chapa presidencial de Ciro Gomes, em 2002 – um dos adversários de Lula naquela eleição –, houve uma forte aproximação entre as centrais ao longo do segundo mandato de Lula (GALVÃO, 2012). Essa aproximação entre CUT e FS, associada à adoção da Lei das Centrais Sindicais (Lei nº 11.648/2008), movimentará os diferentes setores do sindicalismo brasileiro doravante.

Vejamos agora as novas centrais resultantes desse processo de reconfiguração do movimento sindical.

3.1.3 O sindicalismo de cúpula se reorganiza

A promulgação da Lei 11.648/08 provoca uma reorganização da cúpula sindical, pois estabelece que, para serem reconhecidas pelo MTE e ter acesso à parcela do imposto sindical, as centrais sindicais deveriam preencher alguns requisitos.¹³⁹

Embora os sindicatos pesquisados nesta tese sejam ligados a quatro das dez centrais apresentadas no quadro a seguir (a saber: CUT, FS, NCST e UGT), é importante traçar um breve panorama das centrais que emergiram a partir das disputas políticas verificadas no governo Lula e das oportunidades e constrangimentos criados com a lei de reconhecimento das centrais, uma vez que elas alteraram o cenário sindical e interferiram na atuação das oposições sindicais.

¹³⁸ Essa posição foi ameaçada apenas pela UGT, que em 2016 superou a FS em número de trabalhadores representados; mesmo assim, a Força ainda mantinha maior número de sindicatos filiados, como pode ser observado no Quadro 2.

¹³⁹ São critérios para a obtenção da representatividade das centrais:

I – Filiação de, no mínimo, cem sindicatos distribuídos nas cinco regiões do País; II – Filiação em pelo menos três regiões do país de, no mínimo, vinte sindicatos em cada uma; III – Filiação de sindicatos em, no mínimo, cinco setores de atividade econômica; e, IV – Filiação de trabalhadores aos sindicatos integrantes de sua estrutura organizativa de, no mínimo, 10% do total de empregados sindicalizados em âmbito nacional.

Quadro 2 – Centrais sindicais em 2019

| CENTRAL SINDICAL | ANO DE FUNDAÇÃO | ORIGEM | VÍNCULOS PARTIDÁRIOS | N.º DE SINDICATOS FILIADOS | PORCENTAGEM |
|--|-----------------|------------------------|------------------------|----------------------------|-------------|
| Central Única dos Trabalhadores (CUT) | 1983 | | PT | 2355 | 20,38% |
| Força Sindical (FS) | 1991 | CGT | PDT e SDD | 1706 | 14,76% |
| União Geral dos Trabalhadores (UGT) | 2007 | CGT/SDS/CAT | PV, PPS, MDB, DEM, PSD | 1289 | 11,16% |
| Nova Central Sindical de Trabalhadores (NSCT) | 2005 | Confederações oficiais | | 1151 | 9,96% |
| Central Sindical de profissionais/Central dos Sindicatos Brasileiros (CSP/CSB) | 2012 | CGTB | PMDB | 870 | 7,53% |
| Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB) | 2001 | CGT | MR8/PPL | 173 | 1,50% |
| Central Sindical e Popular CONLUTAS | 2004/2010 | CUT | PSTU | 100 | 0,87% |
| PÚBLICA, Central do Servidor | 2019 | | | 97 | 0,84% |
| Intersindical - Central | 2004/2014 | CUT | PSOL | 9 | 0,08% |
| Sindicatos sem filiação sindical | | | | 2859 ¹⁴⁰ | 24,74% |
| TOTAL | | | | 11 555 ¹⁴¹ | 100% |

Fonte: Modificado a partir de Galvão (2019)¹⁴².

A formação da Nova Central Sindical (NCST) se deu antes mesmo da aprovação da lei das centrais, em 2005, como uma resposta à criação do Fórum Nacional do Trabalho, órgão tripartite instituído pelo governo Lula em 2003 para discutir mudanças na legislação trabalhista e sindical.

A NCST surge a partir da criação do Fórum Sindical de Trabalhadores (FST), em 2004, quando confederações sindicais, como a dos trabalhadores na indústria (CNTI), na saúde privada (CNTS) e nos transportes terrestres (CNTTT), temerosas de que pudessem perder poder de barganha e recursos provenientes do imposto sindical, juntaram-se a outros setores ligados à estrutura oficial do sindicalismo brasileiro para defender essas conquistas. Assim, em 2005 – antevendo a Lei das Centrais Sindicais –, o FST decidiu formar a NCST, cujas principais bandeiras eram a defesa da unicidade e da contribuição sindical obrigatória. A central também diz

¹⁴⁰ Dado de 2017, não atualizado no *site* do governo.

¹⁴¹ A soma dos sindicatos acima é inferior ao total de sindicatos registrados, já que excluímos as centrais muito pequenas e as que nem possuem *sites*, tampouco foram citadas em nosso texto. Mas esse é o total de sindicatos reconhecidos pelo MTE.

¹⁴² MTE. Mimeo. Disponível em: <<http://www3.mte.gov.br/sistemas/cnes/relatorios/painel/GraficoFiliadosCS.asp>>. Acessado em 27/4/2019.

defender a criação de emprego, com desenvolvimento econômico e juros baixos, comprometida com valores como a democracia, a ética, a justiça social e a cidadania. Ao contrário da maioria das centrais sindicais brasileiras, a NCST não tem uma ligação prioritária com partido político algum, assumindo uma posição de pluralidade e liberdade político-partidária.

Apesar de contar com 1151 sindicatos filiados em 2019 (ver quadro anterior), o que a coloca como a 4ª maior central sindical do país, com 13% dos filiados, não encontramos estudos acadêmicos mais aprofundados sobre a NCST. A caracterização feita aqui parte principalmente de informações coletadas em nossa revisão bibliográfica e na entrevista com Sebastião José, presidente do SINTRATURB-Rio e da NCST-RJ, também diretor de relações institucionais da NCST nacional.

Em entrevista a nós concedida, Sebastião José afirmou que a criação da NCST ocorreu porque o governo Lula só “sentava pra negociar” com as centrais sindicais, sendo que as organizações reconhecidas pela lei eram, até então, as confederações:

Todos os sindicatos, por força de lei, são filiados a uma confederação, ele é signatário de uma Confederação [...], nenhum sindicato é obrigado a ser filiado à central [...]. Mas o governo só sentava [para negociar] se fosse com central sindical. Então nós decidimos: vamos ter que criar uma Central do sistema confederativo [...]. Então a Nova central foi criada para sentar nos fóruns de discussões. (SEBASTIÃO JOSÉ, 2019).¹⁴³

Assim, a central se coloca em defesa de toda a estrutura sindical oficial brasileira e contra a extensão do poder de negociação coletiva às centrais sindicais, defendendo a permanência da exclusividade dos sindicatos nesse quesito. Ao perguntamos como Sebastião classificaria o perfil político-ideológico da NCST, sua resposta enfatiza o aspecto legalista:

Eu sou um legalista, meu presidente¹⁴⁴ é um legalista, não quer dizer que a gente na hora que a lei mudar [vai ser contra], enquanto regra do jogo for essa [...]. A regra do jogo é unicidade, a regra do jogo é desconto compulsório, a regra do jogo é desconto por categoria. Como é que eu vou discutir com a organização? (SEBASTIÃO JOSÉ, 2019).

Contudo, apesar de se dizer um legalista, Sebastião José tem uma opinião ambígua sobre o imposto sindical, pois, ainda que ele defenda a existência do imposto, acredita que deve ser transformado em taxa negocial:

Porque eu entendo que o sindicato existe para prestar uma assistência - porque o trabalhador... Onde ele pode comprovar que ele presta assistência? Na negociação. Então eu sou a favor, sempre fui a favor de acabar com o imposto sindical compulsório e trazer pra dentro da negociação, porque é aqui que o sindicato tem que prestar conta

¹⁴³ Entrevistada concedida em 17/07/2019.

¹⁴⁴ Se referindo a José Calixto Ramos, presidente da NCST, desde a criação até sua morte, em 2021, vítima da Covid-19. A trajetória de Calixto é marcada pelo trânsito entre a estrutura sindical oficial e órgãos do Estado, o que evidencia o peso desse tipo de perfil no interior daquela central e na definição de seu posicionamento com relação à legislação sindical: ex-presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Recife (PE) em 1965 e da Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria (CNTI) em 1983, foi ainda ministro classista representante dos trabalhadores no Tribunal Superior do Trabalho (TST), de 1989 a 1995, quando houve a extinção dessa categoria.

do trabalhador, no imposto sindical não, desconta do cara... Se o sindicato não fizer nada, o cara perdeu o dinheiro. (SEBASTIÃO JOSÉ, 2019).

Ou seja, enquanto em uma situação defende o *status quo*, sob a alegação de que é a lei, na outra admite uma mudança na lei, ainda que pequena.

Também a UGT surge no contexto prévio da aprovação da lei das centrais, através da fusão de três centrais sindicais que, sozinhas, não atingiriam as cláusulas de representatividade: CGT, CAT e SDS.¹⁴⁵ A fusão permitiu que o reconhecimento fosse alcançado sem grandes dificuldades e possibilitou à UGT se tornar a segunda maior central em taxa de representatividade da classe trabalhadora (11,29%), atrás apenas da CUT¹⁴⁶, e a terceira em número de sindicatos filiados (atrás da CUT e FS), com 1289 sindicatos reconhecidos pelo MTE (GALVÃO, 2019, p. 19).

À primeira vista, a criação da UGT pode ser explicada por um viés pragmático: atingir os critérios estabelecidos pela Lei das Centrais. Mas a aproximação dessas correntes sindicais não acontece de forma aleatória: todas elas representam o setor mais conservador do sindicalismo brasileiro, aqueles descendentes do “velho” sindicalismo. Por isso, com a aproximação entre a FS e a CUT (GALVÃO, 2012), esses setores podem ter sentido a necessidade de se organizarem também nas cúpulas sindicais. Assim, como percebe Lemos (2014), essa fusão obedece não apenas a um caráter formal-burocrático, já que existem acordos políticos importantes entre os grupos. Entre eles, primeiro, há a defesa genérica da “unidade” do movimento sindical, que se transforma em defesa da unicidade sindical e do conjunto da estrutura sindical oficial. Segundo, a defesa do pluralismo político, isto é, da convivência mais ou menos harmoniosa entre diversas correntes partidárias e ideológicas dentro da central. Por fim, a inclusão social e a defesa de direitos do cidadão através de políticas públicas – garantidas por meio da participação nas instituições estatais e organismos tripartites. Portanto, a UGT surge como uma central que defende “a ‘modernização’ das práticas sindicais a partir da incorporação de mecanismos gerenciais típicos da administração das empresas capitalistas das últimas décadas” (LE-MOS, 2014, p.119), e de um “sindicalismo cidadão, ético e inovador” (p.121). Algo muito próximo do que defendeu a FS na década de 1990¹⁴⁷.

¹⁴⁵ A CGT se dividiu em 1989, no seu II Congresso, entre CGT Central, ligada a Joazeiro, e CGT Confederação, de Antônio Rogério Magri e Luiz Antônio de Medeiros. Em 2004, a primeira acrescentou o “do Brasil” em seu nome e tornou-se CGTB. Em 2008, a CGTB atingiu os critérios de representatividade estabelecidos pelo MTE, mas os perdeu em 2011. Já a CGT Confederação dividiu-se quando Medeiros fundou a Força Sindical. É esse grupo que forma a UGT. A CAT era formada por grupos ligados ao sindicalismo cristão, já a SDS é resultado de um processo de cisão da FS, que se soma com a parte da CGT Confederação oriunda do grupo de Magri, e reunia diversas federações.

¹⁴⁶ Cf. Diário Oficial da União (DOU), de 1/4/2016, p. 132, Seção 1, despacho do ministro do Trabalho e Emprego.

¹⁴⁷ Para maiores informações sobre a UGT, cf. Lemos (2014).

A defesa da estrutura sindical e do pluralismo político pode ser observada no discurso de Antonio Carlos da Silva, do SIEMACO-RJ.¹⁴⁸ O dirigente considera que a participação da CSP-Conlutas na greve dos garis foi somente uma tentativa da central para conseguir o reconhecimento oficial e, assim, ter acesso ao imposto sindical:

Surgiram esses grupos e na verdade eram dois movimentos, um para realmente pegar o sindicato, que partiu da Conlutas, partiu da Central, precisando de sindicato para poder entrar no imposto sindical, que essa é a ideia, e uma Central nova vindo do PSOL, do PSTU e tal, e ela não está ainda dentro da divisão [...] eu não sou nem filiado a partido, mas sou PDT, sou brizolista, tem cara que é até PMDB, tem outro aqui que é o PSOL, a gente sempre trabalhou com a ideia de que aqui não vai entrar. [...] Pega o sindicato dos bancários, o cara vendeu a gráfica dele para a CUT. A gente ouvia umas coisas e não gostava muito. E tem muita influência do partido. Se mistura uma coisa com a outra e nesse ponto acho que não doma a gente aqui. Cada um com sua política. [...]. O sindicato não pode se mover por questão partidária. Cada um tem seu sentimento, pensamento e forma de agir, mas não pode chegar na assembleia o cara fazer campanha para o candidato dele. A gente sempre fugiu disso. (ANTONIO CARLOS, 2017).¹⁴⁹

Se os debates sobre o reconhecimento das centrais e a posterior aprovação da lei levaram à reorganização do setor mais conservador, eles também impactaram os herdeiros do “novo sindicalismo”. A Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) é uma cisão da CUT promovida a partir da Corrente Sindical Classista (CSC), ligada ao PCdoB. Entretanto, a ruptura não significa que a central originária se torne adversária, tampouco faz com que a dissidente assuma uma postura de oposição ao governo Lula. Ainda que existam diferenças em relação à CUT – divergem da adoção da Convenção 87 da OIT, defendendo a unicidade sindical, e avaliam que a CUT não representava mais a diversidade do movimento sindical –, a cisão ocorreu de maneira bem amigável. Dessa forma, Galvão *et al.* (2015) compreendem que essa ruptura diz mais respeito à percepção de que, uma vez aprovada a Lei das Centrais Sindicais, a corrente poderia ter acesso ao imposto sindical destinado às centrais e usá-lo para projetos próprios. Com efeito, a CTB foi fundada em 2007 e já em 2008 atingiu as cláusulas de reconhecimento do Ministério do Trabalho e Emprego, sendo reconhecida como central sindical oficial.

Outras duas dissidências da CUT ocorrem para organizar setores críticos ao governo Lula: a Intersindical (fundada em 2006) e a Conlutas (em 2004). A primeira, composta por setores do PSOL, PCB e da Alternativa Sindical Socialista (ASS), pretendia retomar os marcos que orientaram a CUT na década de 1980, mas considerava necessário um processo maior de ruptura antes de conformar uma nova central sindical. Assim, defendia permanecer tanto dentro

¹⁴⁸ Assim como o SIEMACO-RJ, diversos sindicatos do setor de asseio e conservação de várias cidades do país são filiados à UGT e fazem parte de um movimento maior de aglutinação de sindicatos do setor de comércio e serviços, principalmente, aqueles com pouca ou nenhuma tradição de organização e mobilização, na UGT (LEMOS, 2014). Note-se que o presidente da central, Ricardo Patah, é também presidente do Sindicato dos Comerciários de São Paulo – o maior da América Latina em número de trabalhadores na ativa na base, com mais de 400 mil trabalhadores.

¹⁴⁹ Entrevista concedida em 30/07/2017.

como fora da CUT, visando organizar aqueles que buscassem uma ação sindical “democrática, plural, autônoma, socialista e baseada na independência de classe” (GALVÃO *et al.*, 2015, p. 110). Já a segunda, ligada ao PSTU, entendia ser possível criar uma nova central. Em 2006, inicia-se, a partir da Frente de Esquerda e Socialista, conformada pelo PSOL e PSTU para a presidência da República, a discussão sobre a fusão das duas organizações majoritariamente impulsionadas pelos dois partidos. Isso evidencia que, no interior da Intersindical, havia diferentes leituras: para os grupos ligados ao PSOL, seria possível a conformação de uma nova central conjuntamente com o PSTU; já para ASS e PCB, a criação de uma central deveria permanecer enquanto um projeto. Desse modo, em 2008, no II Encontro Nacional da Intersindical, ocorreu uma ruptura nessa organização, quando passaram a existir dois grupos que reivindicavam o nome Intersindical: 1) Intersindical – instrumento de luta e organização da classe trabalhadora (ligado à ASS e contrário à criação de uma central); e, 2) Intersindical – instrumento de luta, unidade de classe e construção de uma nova central – ligado ao PSOL e passando a discutir com a Conlutas a formação de uma central sindical. Enquanto o primeiro grupo seguiu se organizando paralelamente às centrais sindicais, sem pedir o reconhecimento ao MTE, o segundo participou, juntamente com a Conlutas, do CONCLAT¹⁵⁰, realizado em 2010, na cidade de Santos (SP), na perspectiva de concretizar a proposta de fusão.

No entanto, as diferenças entre ambas se sobrepõem e a unificação não ocorre. A alegação foi sobre as divergências quanto ao nome da futura central¹⁵¹ mas, na verdade, as diferenças de fundo eram outras. O setor que vai compor a CSP-Conlutas defendia o caráter de central sindical e popular nos moldes da Central Operária Boliviana e isso incluía a participação de movimentos sociais, como o MTST, estudantis e de luta contra opressões. Porém, os setores que compunham a Intersindical se opunham à participação desses movimentos e à proposta de paridade de voto e recursos dentro da central. Esse setor perdeu essa votação e a votação seguinte, que era sobre o nome, ocorreu sob tensão, levando à ruptura formal.¹⁵²

Assim, o sindicalismo de esquerda deu origem a duas centrais sindicais: a CSP-Conlutas, descendente direta da Conlutas, que mantém o caráter sindical e popular mesmo após a ruptura do MTST por divergências organizativas, em 2012. A central se unificou em torno daqueles que discordavam do apoio da CUT aos governos do PT e da participação em organismos

¹⁵⁰ Conferência Nacional da Classe Trabalhadora.

¹⁵¹ Havia três propostas em discussão: as duas centrais originárias pretendiam manter seus nomes, e o ANDES e o Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST), ambos filiados à Conlutas, propunham a Central Sindical e Popular (CSP). Logo, em uma tentativa de consenso, propõe-se “CSP-Conlutas-Intersindical”, mas nesse momento os delegados oriundos da Intersindical não participaram da votação e romperam com o congresso. Desse modo, foi aprovado o nome “CSP-Conlutas”.

¹⁵² Cabe notar a posição do PCB ao liberar seus militantes para participarem dos congressos e instâncias das centrais sindicais às quais seus sindicatos são filiados, através do agrupamento Unidade Classista.

tripartites. Como já dissemos, a central é oriunda dos críticos à Reforma da Previdência, o que ajuda a entender a sua composição, majoritariamente de funcionários públicos (GALVÃO *et al.*, 2012). Muitos autores classificam a central como sendo predominantemente ligada ao PSTU, mas, embora esse partido exerça força hegemônica em seus quadros, ela reúne outras correntes *trotskistas*, algumas das quais ligadas ao PSOL.¹⁵³ Chama atenção o fato de a CSP-Conlutas se colocar contrária ao imposto sindical e à unicidade sindical e possuir uma avaliação negativa da Lei das Centrais, mas, ao mesmo tempo, solicitar o reconhecimento como central sindical oficial junto ao MTE, desde sua criação.

Também oriunda do insucesso do CONCLAT, a Intersindical “pró-central” manteve-se como uma organização formada majoritariamente por correntes do PSOL e dirigida pelo campo que também comanda o partido, a “Unidade Socialista”¹⁵⁴. O processo de transformação em central sindical se efetivou em 2014 – mas segue até hoje sem o reconhecimento do TEM.¹⁵⁵

3.2 Os sindicatos desafiados pelas greves selvagens

Como indicamos na Introdução, esta pesquisa baseou-se em fontes originais, a partir das quais apresentamos os sindicatos que enfrentaram greves selvagens em suas bases a partir de 2011. Buscamos, de maneira geral, trazer informações mínimas sobre os sindicatos que julgamos importantes para a compreensão das greves selvagens estudadas. Como observamos disparidades na apresentação devido à forma pela qual apuramos as informações, que dependeu da disponibilidade dos dirigentes sindicais em nos relatar a história dos sindicatos e da precisão de suas memórias; dependemos também da existência e da qualidade dos *sites* das entidades, assim como de matérias na grande mídia. De todo modo, o histórico abaixo nos permite compreender melhor os dilemas políticos e organizativos colocados no momento das greves.

3.2.1 SINTRAPAV-PA

O SINTRAPAV-PA, Sindicato dos Trabalhadores da Construção Pesada do Estado do Pará, filiado à Força Sindical, se originou com a mobilização dos trabalhadores da obra da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, durante a década de 80 e início dos anos 1990, mas apenas consolidou-

¹⁵³ Como o MES (Movimento Esquerda Socialista), CST (Corrente Socialista dos Trabalhadores), LSR (Liberdade, Socialismo e Revolução), todas essas ligadas ao PSOL; além do MRT (Movimento Revolucionário de Trabalhadores).

¹⁵⁴ Já no governo Bolsonaro, houve uma ruptura dentro da “Unidade Socialista”, entre o “Fortalecer o PSOL” e a “Primavera Socialista”. O primeiro campo tornou-se hegemônico na Intersindical-Central, contudo, em 2021, o “Fortalecer” sofreu nova ruptura, as divergências se dão mais no campo político e menos no sindical, principalmente diante das disputas internas do PSOL. O grupo que rompeu com o “Fortalecer” migrou para a “Revolução Solidária”, ligado ao MTST e a Guilherme Boulos; e aqueles que mantêm o nome migraram para a oposição ao campo majoritário do PSOL.

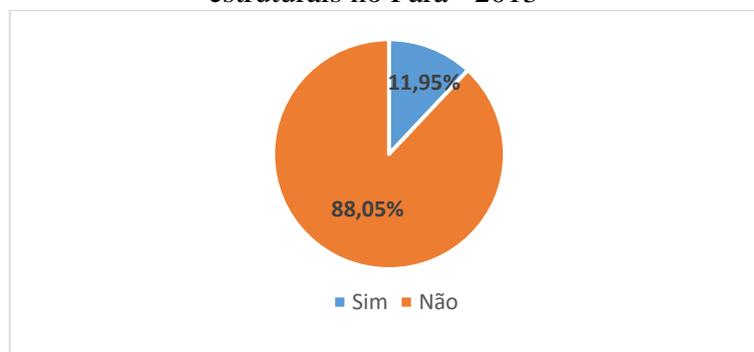
¹⁵⁵ Para maiores informações sobre as novas centrais sindicais, conferir Galvão *et al.* (2015) – trabalho que retoma o histórico das centrais e traça as bases sociais dessas novas entidades.

se como sindicato oficial da categoria em cidades da região de Tucuruí-PA em outubro de 1998. Em 2005, ocorreu a expansão da base de representação da categoria para todo o estado do Pará.

Segundo dados da PNAD Continua, de 2014, entre os trabalhadores da Construção Civil e Pesada do estado do Pará, apenas 11,95% se declaram filiados ao sindicato. Mesmo que essa categoria abranja os trabalhadores representados pelo SINTRAPAV-PA em todo o estado e não somente em Altamira, é um exemplo fortíssimo da desconexão entre o sindicato e os trabalhadores da base.

Podemos tomar ações do SINTRAPAV-PA como exemplo da atuação típica da Força Sindical: percebemos uma negociação recorrente com o setor patronal antes de qualquer diálogo com os trabalhadores, ou mesmo a prática de se firmarem acordos antes de apresentá-los à categoria, como na greve de novembro de 2012 em Belo Monte. O sindicato também se posicionou favoravelmente à construção da UHE de Belo Monte, enquanto a maioria dos movimentos sociais do Pará se posicionavam contrariamente¹⁵⁶; e, por fim, o SINTRAPAV-PA sofreu uma Ação Pública pelo MPT por realizar filiação compulsória – com anuência do CCBM¹⁵⁷ – dos trabalhadores da UHE.

Gráfico 9 – Percentual de sindicalização em obras estruturais no Pará - 2013¹⁵⁸



Fonte: PNAD-C (2022). Elaboração própria.

Esse acontecimento na obra de Belo Monte é ilustrativo do peso da estrutura oficial e da elevada judicialização da ação sindical no Brasil: em abril de 2013, um grupo de trabalhadores paralisou a obra após o desaparecimento de um operário no canteiro de obras. Através de

¹⁵⁶ Ao questionarmos a posição do sindicato, o presidente da entidade, Roginel Gobbo, afirmou: “Sim, o SINTRAPAV é a favor da construção da Hidrelétrica de Belo Monte, primeiro porque entendemos que o Brasil precisa de energia elétrica para poder prosperar, essa energia sendo limpa, muito melhor; e em segundo lugar porque qualifica a mão de obra da região e gera empregos para a categoria”. Poderíamos imaginar que essa seja a opinião da maioria dos operários de Belo Monte, mas não é assim. O que percebemos é que, mesmo participando da obra, a maioria dos trabalhadores reconhece seu impacto ambiental e que deveria ser evitada.

¹⁵⁷ Consórcio Construtor de Belo Monte – composto por Andrade Gutierrez, Odebrecht, Camargo Corrêa, Queiroz Galvão, OAS, Contem e outras com menos de 10% de participação.

¹⁵⁸ Para os dados de sindicalização dos trabalhadores da construção civil neste capítulo - já que nosso marco temporal se estende de 2011 a 2016 -, usamos 2013 como ano de referência, por ser um ano intermediário no período, sendo, portanto, representativo da média geral.

contatos com trabalhadores envolvidos nessa paralisação, a CSP-Conlutas foi solicitada a intervir como direção do movimento, o que fez com que o dirigente de um sindicato filiado a essa central, Zé Gotinha¹⁵⁹, fosse colocado na obra clandestinamente, através de apoiadores que trabalhavam nos canteiros, e alçado à condição de liderança pelos próprios operários, passando a negociar com o CCBM, PM e MPT.

Foram estabelecidas 35 reivindicações pelos trabalhadores em diversas áreas, entre as quais a desfiliação de todos do SINTRAPAV-PA e a filiação ao SINTICMA¹⁶⁰. Essa reivindicação foi apresentada ao CCBM e ao Ministério Público do Trabalho como uma das condições para o encerramento da greve¹⁶¹. Ou seja, mesmo aqueles que se colocaram como uma alternativa “combativa e classista” à atuação dos sindicatos “pelegos” reproduziram a mesma lógica do sindicalismo de Estado, solicitando a intervenção do patronato e do Estado para resolver um problema da categoria.

Ao invés de recorrerem à Justiça do Trabalho, os operários poderiam escolher, por exemplo, fazer uma manifestação contra o sindicato na frente da sua sede, em Altamira, exigindo a desfiliação em massa. Ou ainda, os sindicalistas ligados à CSP-Conlutas poderiam fomentar a formação de uma chapa de oposição e disputar a eleição do SINTRAPAV-PA, ou até formar um sindicato ou associação paralela ao sindicato oficial. Todas essas são ferramentas possíveis dentro do repertório do movimento sindical.

Em um primeiro momento, essa reivindicação não surtiu efeito, contudo, em agosto do mesmo ano, o PRT-8ª região abriu uma ação civil pública contra o SINTRAPAV-PA, o CCBM e mais de 20 empresas terceirizadas, prestadoras de serviços nos canteiros de obras, com o objetivo de investigar o pagamento compulsório da mensalidade sindical ao CCBM e empresas terceirizadas das obras da UHE de Belo Monte, independente de filiação do trabalhador ao sindicato em questão. Além disso, os trabalhadores denunciavam alegavam excessiva dificuldade para colocar fim ao pagamento da taxa, sendo para tanto exigido que comparecessem presencialmente nas sedes do sindicato - a subsede de Altamira fica a 90 minutos de ônibus dos canteiros de obras. Alguns trabalhadores relatam a exigência de que comparecessem na sede de Tucuruí - distante mais de cinco horas de Altamira-, além da necessidade de entregar uma carta de próprio punho justificando a desfiliação.

¹⁵⁹ À época, diretor do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Construção Civil e do Mobiliário de Belém (STICMB/PA). Com aproximadamente 45 anos, autodeclara-se pardo e nasceu no Ceará, era militante do PSTU, desfilando-se do partido em 2016.

¹⁶⁰ Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Madeira, da Construção Civil e da Móvel de Altamira e Região.

¹⁶¹ Disponível em: <<http://cspconlutas.org.br/2013/04/nota-da-csp-conlutas-e-do-sinticma-sobre-a-greve-dos-operarios-em-belo-monte/>>. Acessado em 03/01/2016.

Abordamos essa situação mais detalhadamente em Campos (2016, p. 154-160), mas seu desfecho ocorreu quando a Vara do Trabalho de Altamira acatou a liminar, suspendendo a cobrança da mensalidade pelo SINTRAPAV-PA nas empresas envolvidas na construção da UHE de Belo Monte. Entretanto, com a continuidade do processo, determinou-se que o sindicato poderia cobrar a taxa assistencial, no valor de 1% (máximo de R\$15) para todos os trabalhadores e 2% (máximo de R\$30) para aqueles que concordassem individualmente com a contribuição, mediante aprovação em assembleia convocada para votar o Acordo Coletivo, que foi aprovado em outubro de 2014. Vale ressaltar que, no auge da obra, Belo Monte contou com 40 mil trabalhadores, ou seja, se cada um pagasse R\$15 por mês, o SINTRAPAV-PA alcançaria uma renda anual de mais de R\$ 7 milhões.

3.2.2 STICCERO

Os trabalhadores da construção do estado de Rondônia são representados pelo STICCERO, Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Civil do Estado de Rondônia, filiado à Central Única dos Trabalhadores (CUT). A origem do STICCERO é motivo de divergência entre os sindicalistas e não há literatura sobre o assunto, mas, pelo que podemos perceber, até 2009, era um “sindicato de gaveta” e, somente após sofrer intervenção da Justiça do Trabalho passou a atuar de fato, aumentando o número de filiados, buscando representar os trabalhadores em negociações, realizando atividades com os associados e prestando assistência mínima aos trabalhadores¹⁶².

Segundo dados da PNAD Continua de 2014, entre os trabalhadores da Construção Civil e Pesada do estado de Rondônia, também mais de 90% se declaram não filiados ao sindicato. Novamente, o dado abrange toda a unidade da federação e não apenas Porto Velho; contudo, a base de representação do STICCERO abrange todo o estado e o grande peso do setor encontra-se na capital.

¹⁶² Em Campos (2016, p.160-165), tratamos de duas disputas sindicais envolvendo a Justiça do Trabalho pela representação dos operários do CHM. Elas foram motivadas por solicitação de trabalhadores das obras da UHE de Santo Antônio e ocorreram antes de 2011, ou seja, fora do nosso recorte temporal da Onda de Protestos (2011-2016), razão pela qual não discorremos sobre elas nesta tese.

Gráfico 10 – Percentual de sindicalização em obras estruturais em Rondônia – 2013



Fonte: PNAD-C (2022). Elaboração própria.

Até 2009, o STICCERO era filiado à Força Sindical (mesma central do SINTRAPAV-PA) e à FITRAC (Federação Interestadual dos Trabalhadores nas Indústrias dos Estados de Rondônia e Acre). Após a intervenção, filiou-se à CUT. Ainda que muitas greves em Jirau e Santo Antônio passem por fora do sindicato e que este ainda seja alvo de muitas críticas dos trabalhadores, com a gestão cutista de Raimundo da Costa, o Toco, o sindicato passou a existir de fato, com sede e outros recursos materiais.

No entanto, a intervenção e a mudança de central ensejaram uma disputa pela representação sindical oficial. Sindicalistas ligados ao SINTRAPAV-PA foram enviados para Porto Velho com o objetivo de criar um sindicato dos trabalhadores da construção pesada no estado de Rondônia e buscar representar os operários das obras das UHE de Jirau e Santo Antônio. Assim, o SINTRAPAV-RO foi “instalado” em Porto Velho em endereço residencial, incondizente com uma organização sindical, e convocou assembleia e eleição visando concorrer à direção do sindicato oficial dos trabalhadores da construção pesada em Rondônia. Contudo, o Tribunal Regional do Trabalho da 14ª região negou o pedido para esse sindicato, reafirmando o STICCERO como representante de todos os trabalhadores da construção, leve e pesada. Em ato contínuo, o Ministério do Trabalho e Emprego, através de despacho do chefe de gabinete do ministro, decidiu anular todo o processual de fundação do SINTRAPAV-RO e suspender seu registro sindical (investidura) e, mais uma vez, reconheceu o STICCERO como representante legal dos trabalhadores da construção civil leve e pesada no estado de Rondônia. Dessa forma, o Ministério demonstrou a interferência do Estado na organização sindical dos trabalhadores, afinal, é possível contar toda história dessa disputa entre STICCERO e SINTRAPAV-RO sem nenhuma citação aos operários que estavam, de fato, nos canteiros de obras do CHM.¹⁶³

¹⁶³ Abordamos a questão da disputa entre CUT e FS sobre a representação dos trabalhadores do CMH mais detalhadamente em Campos (2016, p. 163-165).

3.2.3 SINTICOM/SINTRAMON-Itaboraí

Até 2014, os operários das obras do COMPERJ eram representados pelo SINTICOM. O Sindicato dos Operários em Construção Civil de São Gonçalo foi criado em 1942 e quatro anos depois foi conquistada a extensão da base territorial para os municípios de Itaboraí,¹⁶⁴ Rio Bonito e Maricá. O sindicato é filiado à CUT e à Conticom/CUT¹⁶⁵ e aparenta ter uma prática altamente personalista, como é possível perceber no *site* da entidade.¹⁶⁶ A história do sindicato confunde-se com a própria história de seu presidente, Manoel Vaz, o Manoelzinho: “E para continuar conquistando novos avanços trabalhistas, Manoelzinho está sempre presente nos encontros onde prefeitos, vereadores e deputados discutem projetos que podem influenciar a sua categoria. Atitude elogiada por todos”.¹⁶⁷

A biografia de Manoelzinho¹⁶⁸ pode ser um bom exemplo da vida do trabalhador brasileiro típico da construção civil e da trajetória pessoal dos sindicalistas brasileiros. Manoelzinho migrou para o RJ aos 18 anos, empregou-se no setor da construção civil em 1978 e quatro anos depois se mudou para São Gonçalo. Ao longo da década de 80 e 90, atuou na associação de moradores do Jardim Catarina e no movimento sindical do setor na cidade do Rio de Janeiro. Em 2001, passou a trabalhar na construção civil de São Gonçalo e percebeu que existia uma inoperância da diretoria do SINTICOM. Em “2005 abriu o processo¹⁶⁹, a gente entrou na disputa, cancelei o processo, retomamos via federação, um processo legítimo, entramos para direção do sindicato com a proposta de fazer uma gestão com a participação do trabalhador” (MANOEL VAZ) e, desde então, é presidente do SINTICOM.

Segundo dados da PNAD Continua de 2014, entre os trabalhadores da construção civil e pesada do estado do Rio de Janeiro, também mais de 90% se declaram não filiados ao sindicato. O dado abrange toda a unidade da federação e não apenas Itaboraí, ou a região de São Gonçalo, contudo, devido à forma amostral como a PNAD-C usar a base municipal e com menor amostragem, poderia haver grandes níveis de distorção, por isso, preferimos a base estadual.

¹⁶⁴ Onde se localiza a sede do COMPERJ.

¹⁶⁵ Confederação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores na Indústria da Construção e da Madeira.

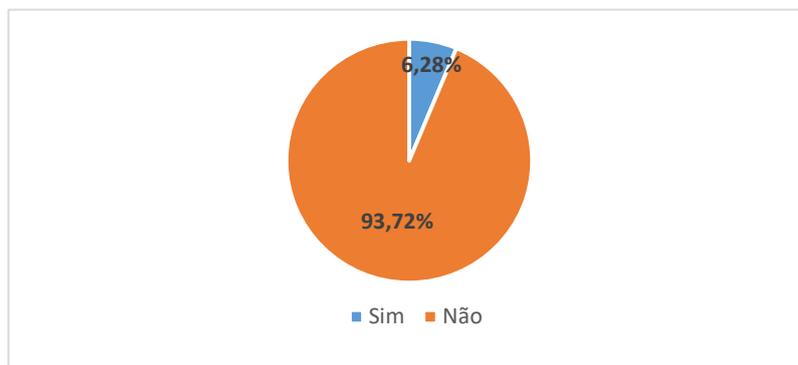
¹⁶⁶ Disponível em: <<http://www.sinticomrj.com.br/>>. Acessado em 27/04/2020.

¹⁶⁷ Mesmo *site*, na aba “História”.

¹⁶⁸ Migrante de Tianguá no Ceará e autodeclarado pardo, tinha 69 anos quando o entrevistamos. Aos dezoito anos, migra para o Rio de Janeiro, segundo ele: “Com toda aquela ansiedade que todo jovem tem de buscar uma liberdade e estar distante do acompanhamento dos pais de pegar no pé”. Emprega-se no setor da construção civil em 1978 e quatro anos depois muda-se para São Gonçalo. Ao longo da década de 80 e 90 atua na associação de moradores do Jardim Catarina e no movimento sindical do setor na cidade do Rio de Janeiro. Em 2001, passa a trabalhar na construção civil de São Gonçalo; e avalia que existia uma inoperância da diretoria do SINTICOM, segundo ele a última filiação de associado havia sido em 1993.

¹⁶⁹ Eleição para a diretoria do sindicato.

Gráfico 11 – Percentual de sindicalização em obras Estruturais no estado do Rio de Janeiro - 2013



Fonte: PNAD-C (2022). Elaboração própria.

A partir de 2014, a categoria passou a ser representada pelo SINTRAMON-Itaboraí,¹⁷⁰ através de um processo de divisão da base, em comum acordo com a direção do SINTICOM, tanto é que o SINTRAMON-Itaboraí se filiou também à CUT. A segmentação é justificada pelo estágio em que se encontrava a obra: inicialmente, a obra de uma refinaria é mais marcada pelo setor da construção, com terraplanagem, concretagem e outras estruturas de alvenaria; com o avanço da obra, ocorre a montagem de estruturas metálicas¹⁷¹. É impossível dissociar a criação do SINTRAMON-Itaboraí das sucessivas greves nos anos anteriores e da dificuldade de SINTICOM, sob direção de Manoelzinho, em lidar com essas greves, seja para debelá-las ou mesmo para conseguir incorporar as reivindicações e as lideranças emergentes no interior do sindicato.

Marcos Aurélio Hartung¹⁷², vice-presidente do SINTRAMON-Itaboraí, nos relatou ter uma vasta experiência no movimento sindical nacional da construção e montagem industrial, principalmente dentro da CUT e do PT¹⁷³. Entre 2011 e 2014, ele assessorou o SINTICOM especificamente sobre o COMPERJ e, quando o SINTRAMON foi regularizado, tornou-se vice-presidente na gestão de Paulo Cesar Quitanilha (conhecido como PC). Curiosamente, Hartung não era empregado em nenhuma empresa: “Eu sou liberado direto do sindicato, estamos

¹⁷⁰ Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Montagem e Manutenção Industrial do município de Itaboraí.

¹⁷¹ Em outras regiões, as obras de grandes projetos são categorizadas como “construção pesada”, como é o caso do SINTRA-PAV-PA, abarcando tanto o trabalho com concreto e alvenaria como de estruturas metálicas.

¹⁷² Entrevista realizada no dia 27/7/2017.

¹⁷³ Hartung relatou-nos ter iniciado sua militância na Juventude Operária Católica (JOC), aos 19 anos, trabalhando como pintor industrial na Companhia Siderúrgica Nacional. Desde então, passa a intervir no “Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Montagem e Pesada de Volta Redonda e Região” (SINTRACONSMONPES-VR). Em 1987, participou da eleição sindical e passou a compor a direção do sindicato até 2003, quando assumiu o cargo de diretor-chefe da FUNDACENTRO-CRRJ até 2010. Depois disso, tornou-se secretário de formação da CONTICOM-CUT, passando a morar em Itaboraí e a assessorar o SINTICOM.

esperando o retorno da obra, muitos de nós vamos ser absorvidos pelas empresas que estão voltando para o contrato”. (Paulo Cesar Quitanilha, 2017).¹⁷⁴

Buscamos contato com o SINTRAMON-Itaboraí diversas vezes para agendar uma entrevista sobre o posicionamento do sindicato nas greves ocorridas entre 2011 e 2015, mas não obtivemos sucesso, por isso, fomos à sede sem marcar visita e lá conseguimos entrevistar Hartung. Ao perguntar sobre a possibilidade de entrevistarmos o presidente PC, Hartung desconversou dizendo que ele não acrescentaria nada além do que já havia sido dito. Levando isso em consideração, conjuntamente com outros relatos, parece-nos que Hartung é quem de fato dirige o sindicato, tendo PC o papel de figura pública, por ser ou ter sido – pois não sabemos se a empresa que o contratou segue operando nas obras do complexo – trabalhador do COMPERJ.

3.2.4 SIEMACO-Rio

O SIEMACO-Rio, fundado em 1952, representa os trabalhadores da limpeza urbana, coleta de lixo, asseio e conservação no município do Rio de Janeiro, incluindo os de empresas terceirizadas e prestadoras de serviço. Com a criação da COMLURB, em 1973, passou a representar todos os trabalhadores da companhia carioca. O SIEMACO-Rio possui nove membros na diretoria (sendo duas mulheres), nove suplentes (entre os quais três mulheres) e cerca de 35 delegados sindicais, que mantêm grupos de WhatsApp através dos quais os trabalhadores podem relatar problemas nos locais de trabalho e outras questões.

Quando aconteceram as greves de 2014 e 2015, Gilberto Cesar Alencar era presidente da entidade, e Antonio Carlos da Silva era vice-presidente. Em 2017, quando entramos em contato com o sindicato, Antonio Carlos era presidente (gestão 2015-2019) e nos concedeu uma entrevista.¹⁷⁵ Na eleição de 2019, houve uma troca de posições: Antonio Carlos passa a secretário geral, Gilberto torna-se vice-presidente e a presidência é ocupada por Manoel Martins Meireles.

Apesar dessas mudanças na composição da diretoria, o SIEMACO-Rio segue filiado à UGT e à FENASCON¹⁷⁶. Antonio Carlos nos relatou existir um grupo de sindicalistas do mesmo setor em várias regiões do país que agem conjuntamente – o que corroboramos ao observar que SIEMACO-SP, SIEMACO-BH SIEMACO-Curitiba SIEMACO-AL e SIEMACO-Campinas são filiados à mesma federação e central, possuem o mesmo nome e utilizam a mesma arte gráfica em seus materiais e documentos.

¹⁷⁴ Entrevista realizada em 2017, quando a obra ainda estava completamente paralisada. Em 2022, ela foi retomada ainda que muito lentamente.

¹⁷⁵ Entrevista realizada no dia 30/7/2017.

¹⁷⁶ Federação Nacional dos Trabalhadores em Serviços, Asseio e Conservação, Limpeza Urbana, Ambiental e Áreas Verdes.

Segundo nosso entrevistado, na década de 1990, esse grupo era parte da SDS. Antonio Carlos relata ter ocorrido uma fusão com a Força Sindical, mas o sindicalista deve ter se confundido, já que aconteceu exatamente o contrário: a saída do grupo do “Alemão”¹⁷⁷ da FS para a formação da SDS, em 1997. Dez anos depois, o SIEMACO-Rio e demais sindicatos membros desse grupo participaram da fundação da UGT, na qual se encontravam até 2023.

Dessa forma, podemos perceber que, apesar das movimentações dentro da diretoria, desde a década 1990, o sindicato vem expressando um mesmo perfil ideológico e um tipo de prática sindical que tem consonância com a UGT. No *site* da entidade, são raras as menções a medidas propostas por governos ou análises sobre seus impactos, seja sobre a categoria, seja sobre os trabalhadores em geral.

A declaração a seguir, de Antonio Carlos, expressa também um perfil altamente assistencialista, apresentando o sindicato como um “clube de vantagens”, o que podemos compreender como expressão de um “sindicalismo cidadão”¹⁷⁸:

O que atrai, na realidade, o trabalhador a ser filiado a esse sindicato é mais os benefícios que a entidade oferece do que a luta de classes, propriamente dita. Nós temos vários benefícios: clínicas, clube campestres, cartão de descontos em vários setores, convênios, material escolar. Temos uma assistência médica, ambulatorial. (ANTONIO CARLOS, 2022).¹⁷⁹

Esse perfil assistencialista, que busca substituir funções que deveriam ser do Estado, é reforçado por outras iniciativas. Em outubro de 2021, o SIEMACO-Rio anunciou um programa para aquisição de casa própria: o “Meu Sindicato, Minha Casa”, desenvolvido a partir de uma parceria com uma corretora de imóveis, para aprovar crédito imobiliário e viabilizar financiamento do imóvel pela Caixa Econômica Federal¹⁸⁰.

O sindicato declara possuir 8 mil filiados, de uma base de mais de 80 mil trabalhadores, entre os empregados da Comlurb (cerca de 20 mil) e de empresas de Asseio e Conservação (cerca de 60 mil) – o que representaria aproximadamente 10% da categoria; contudo, segundo os dados da PNAD-C, 24,14% dos trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos do Rio de Janeiro são sindicalizados. Ainda que seja uma base amostral, há uma diferença grande entre o expresso pelo sindicato e o percebido pela PNAD-C, e podemos considerar

¹⁷⁷ Enilson Simões de Moura, é metalúrgico, participou das greves de 1978 e 1979 no ABC e foi o principal articulador da SDS, como uma representação do setor sindical do PSDB. Participou da fundação da UGT e é vice-presidente da central.

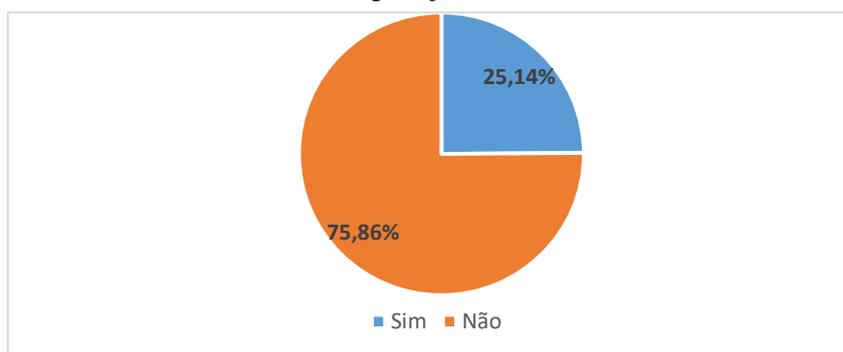
¹⁷⁸ Apesar do termo cidadão sugerir a defesa de direitos e a importância do Estado na garantia de direitos universais, essa “Denominação [é] utilizada tanto pela CUT quanto pela FS para se referir à prestação de diversos serviços ao trabalhador, a exemplo da qualificação profissional e da intermediação de mão de obra, dentre outros serviços custeados por recursos públicos que advêm, fundamentalmente, do FAT”. (GALVÃO, 2009, p. 181). Ou seja, trata-se de uma concepção distinta de cidadania, mais próxima do assistencialismo, que se disseminou no meio sindical nos anos 1990.

¹⁷⁹ Entrevista concedida à prof.^a Dr.^a Andréia Galvão, no dia 11/02/2022, de maneira remota.

¹⁸⁰ Disponível em: <<https://asseiomrj.com.br/not-cat/outras-noticias/item/1086-sindicato-atua-para-viabilizar-seu-sonho-da-casa-propria.html>>. Acessado em 15/01/2023.

que seja uma hiper-representação dos trabalhadores da COMLURB, já que o restante da categoria, formado principalmente por trabalhadores em empresas terceirizadas e/ou prestadoras de serviços, tende a não se sindicalizar devido à elevada rotatividade no emprego e nos locais de trabalho, além das práticas antissindicais das empresas. Essa hipótese é corroborada pelo *site* da entidade, no qual a maioria das notícias, convocações e publicações é dirigida aos trabalhadores da companhia municipal.

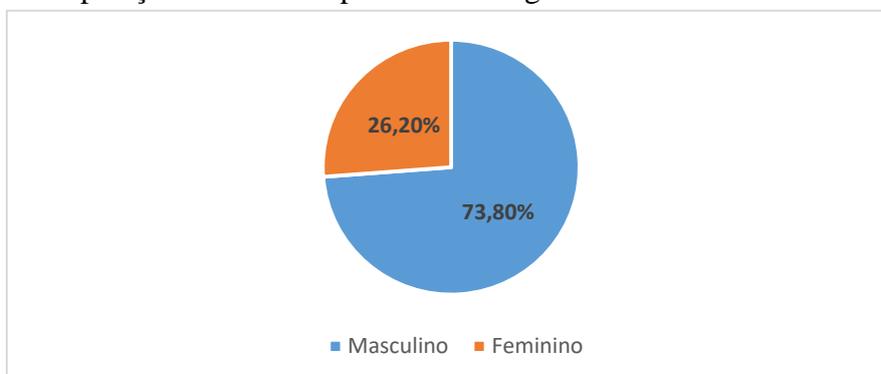
Gráfico 12 - Percentual de sindicalização entre trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro – 2014



Fonte: PNAD-C (2022). Elaboração própria.

Segundo a PNAD-Contínua, em 2014, 26,21% dos trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro eram mulheres – o que inclui outros trabalhadores do setor, além dos trabalhadores da COMLURB. Esse índice está bem próximo do indicado pelo sindicato em entrevista a nós concedida, e se situa acima da média nacional da PEA – 16,1% segundo o IBGE –, bem como dos valores percebidos nos sindicatos da construção civil abordados anteriormente e equivalente aos sindicatos rodoviários aqui estudados.

Gráfico 13 – Percentual de sindicalização no setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos por sexo biológico no Rio de Janeiro – 2014



Fonte: RAIS (2022). Elaboração própria.

Além disso, há uma discrepância entre a participação de gênero entre os trabalhadores da COMLURB e de empresas privadas. Enquanto no setor privado a maioria esmagadora (aproximadamente 80%) é de mulheres, na COMLURB apenas 26% dos trabalhadores é do sexo feminino, o que pode ser explicado pela existência da prova de aptidão física para a coleta de lixo na fase final do concurso, sendo a maioria entre os bem-sucedidos nesse tipo de prova constituída de homens.

A trajetória de vida de Antonio Carlos pode ilustrar a trajetória do sindicato. Seu perfil corresponde ao da maioria da categoria: autodeclarado negro, residente e nascido na cidade do Rio de Janeiro, estando com 66 anos à época da entrevista. Ele ingressou no setor de controle de vetores da extinta FEEMA¹⁸¹ em 1977, aos 23 anos, ficando na entidade até o setor ser incorporado pela COMLURB na gestão estadual de Leonel Brizola.¹⁸²

A maioria dos trabalhadores representados pelo SIEMACO-Rio é composta de trabalhadores da COMLURB, com ensino fundamental e médio, assim como os garis. Nesse aspecto, Antonio Carlos distinguia-se da base de representação do sindicato, declarando uma renda de R\$ 9 mil em 2017, sendo que o piso da categoria, nesse mesmo ano, foi de R\$ 1.382,88¹⁸³.

Quando Antonio Carlos foi transferido da FEEMA para a COMLURB, deixa de ser representado pelo SENALBA-Rio,¹⁸⁴ passando para o SIEMACO-Rio. Nos primeiros meses, ele percebe um desconto da taxa assistencial no seu salário maior que o aumento conquistado e junto com outros colegas cobra explicações do sindicato. Como não obtêm explicações, buscam se filiar ao sindicato, mas também não têm sucesso. A partir dessa indignação e da impermeabilidade do sindicato na base, buscam se organizar para disputar a direção através de ação judicial, conseguindo conquistar a direção na década de 1990, sem nos precisar o ano. Desde então, está na diretoria da entidade, sendo presidente entre 2015 e 2019.

Acompanhamos uma assembleia dos trabalhadores da COMLURB em 10 de fevereiro de 2022. Mesmo que tenha transcorrido tanto tempo dos acontecimentos aqui estudados, podemos perceber elementos interessantes da relação do sindicato com a categoria. Essa assembleia ocorria após três anos sem reajustes salariais e depois das brutais consequências sanitárias, econômicas e sociais provocadas pela pandemia da Covid-19. Ela aconteceu na quadra esportiva do Guadalupe Country Clube, contando com aproximadamente 300 participantes – sendo que

¹⁸¹ Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente, extinta em 2009.

¹⁸² Antonio Carlos relatou-nos que isso teria acontecido em 1982, quando Brizola (PDT) era governador e o prefeito também do PDT. Contudo, essas duas condições só aconteceram entre 1983 e 1986.

¹⁸³ A título de comparação, o salário mínimo de 2017 era de R\$ 937.

¹⁸⁴ Sindicato dos Empregados em Entidades Culturais, Recreativas, de Assistência Social, de Orientação e de Formação Profissional do Município do Rio de Janeiro.

a categoria soma mais de 20 mil trabalhadores. Além da diretoria e dos advogados, o sindicato contava com 20 seguranças particulares. À frente da quadra havia um palco, onde se concentrava toda a diretoria do sindicato, juntamente com advogados; já na parte de baixo, os seguranças, enfileirados em frente ao palco, separavam a diretoria dos trabalhadores.

Antonio Carlos não era mais presidente do SIEMACO-Rio, estava agora como secretário-geral, mas ainda assim parecia ser o “homem forte” da entidade, conduzindo a assembleia e fazendo as falas mais longas e explicativas, deixando ao presidente apenas a abertura do evento e o encaminhamento final. A assembleia ocorreu de forma extremamente tensa, a direção do sindicato propunha 25% de reajuste salarial, mesmo valor defendido pela oposição, referente à reposição do salário congelado desde 2019.¹⁸⁵ As divergências entre a diretoria e a oposição diziam respeito à data de realização da assembleia seguinte e à criação de uma Comissão de Trabalhadores¹⁸⁶. A diretoria do sindicato abriu inscrição para dez falas, a maioria foi ocupada pela oposição, ainda que as falas do presidente e secretário-geral tivessem garantido um tempo à parte.

Apesar de dividida entre o “Círculo Laranja” e os “Garis em Combate”¹⁸⁷, a oposição comportava-se de maneira unificada, dialogando entre si, mas, ao conversamos com representantes de cada grupo, eles expressavam divergências¹⁸⁸ e descontentamentos recíprocos.

Apesar do posicionamento contrário, a diretoria consente na criação da Comissão. Contudo, os ânimos acirraram-se ainda quando da definição da data da nova assembleia, a oposição defendendo o dia 24 de fevereiro, já a diretoria reivindicando o dia 10 de março, ou seja, após a data-base da categoria, o que dificultaria qualquer ação para a pressionar a COMLURB no processo de negociação.

Antes da votação da data, instaurou-se uma confusão entre a oposição e os seguranças dispostos em frente ao palco, o que serviu de pretexto para o vice-presidente Gilberto Cesar

¹⁸⁵ O governo Bolsonaro (2019-2023) editou a Lei Complementar 173, que condicionava os repasses federais apenas aos estados e municípios que congelassem a carreira de seus servidores, motivo pelo qual a Prefeitura do Rio de Janeiro não concedeu aumento para os trabalhadores da COMLURB.

¹⁸⁶ A Comissão de Trabalhadores, conquistada da greve de 2014, foi instalada nos períodos de campanhas salariais para acompanhar junto com a diretoria do sindicato as negociações com a COMLURB.

¹⁸⁷ Trataremos mais especificamente sobre as oposições à diretoria do SIEMACO-RIO no capítulo 5 desta tese.

¹⁸⁸ Os membros do “Círculo Laranja” estavam especialmente irritados com Bruno da Rosa, principal liderança dos “Garis em Combate”, que, apesar de recentemente demitido, pôde participar da assembleia, inclusive com direito à fala, fato que incomodava os membros do “Círculo”, já que Célio, seu principal líder e fundador, não tinha permissão para participar das assembleias do SIEMACO-Rio, supostamente por ter sido demitido em 2015. Assim, o “Círculo” acusava Bruno de ter um acordo espúrio com a diretoria do sindicato. Contudo, nesse dia, especificamente, Célio não compareceu, embora sua companheira Lulette Ornellas, que nunca foi trabalhadora da COMLURB, mas era fundadora do “Círculo Laranja”, estivesse presente, ainda que não tenha se pronunciado.

Alencar encerrar a assembleia.¹⁸⁹ Nesse momento, por nos encontrarmos na coxia, contando com uma visão privilegiada da diretoria no palco, e da oposição, abaixo e contida pelos seguranças, pareceu-nos que o tumulto começa quando um segurança privado, sob comando de um diretor do sindicato, choca-se com uma trabalhadora, enquanto trabalhadores tentaram defendê-la. Com o encerramento do pleito, a diretoria definiu a data de 10 de março para realização da próxima assembleia¹⁹⁰.

Embora essa campanha salarial não entre no escopo de nossa pesquisa, relatamos esse episódio para dar um exemplo da relação entre o sindicato e a categoria, que nos parece deveras conflituosa, a contar pela presença de seguranças particulares e, ao mesmo tempo, muito distante, por não representar os anseios e vontades do conjunto da categoria.

3.2.5 SINTRATURB-RIO/Sind. Rodoviários-RJ

Em 2014, quando ocorreu a greve dos rodoviários do Rio de Janeiro, a categoria era representada pelo Sindicato dos Trabalhadores das Empresas de Transporte Urbano do Município do Rio de Janeiro (SINTRATURB-Rio). Anteriormente, o sindicato havia passado por um processo de desmembramento entre o Sindicato dos Rodoviários do Rio “ecclético” (que representava todos os trabalhadores do transporte da cidade) para um sindicato “específico” (criado para representar somente o transporte urbano de passageiros). Mas em 2023 os sindicatos se fundiram novamente, formando o Sindicato dos Rodoviários, que representa os trabalhadores do transporte de carga, logística e de passageiros urbano, fretamento, turismo e escolar.

No *site* da entidade, o sindicato diz ser “uma instituição centenária, que nasceu em 1906, ainda como ‘Resistência’ da categoria, uma entidade pré-sindical”¹⁹¹ e tornando-se oficial a partir da CLT. O texto também afirma:

Atualmente contamos com aproximadamente 80 mil trabalhadores na base. Fazem parte dessa categoria todos os profissionais do setor de transporte urbano de passageiros, de cargas e logística, escolar, turismo, fretamento, VLT, diferenciados, intermunicipais, interestaduais e internacionais. (SIND.RODOVIÁRIOS-RJ, s/d).

Para Sebastião José, presidente do sindicato dos Rodoviários e da NCST-RJ, esse processo de ruptura decorre de uma desproporcionalidade na representação da categoria. Quando

¹⁸⁹ É possível ver o momento da confusão e o encerramento da assembleia no vídeo: “Assembleia define pauta de reivindicações para o acordo coletivo 2022 na COMLURB”, divulgado no perfil do SIEMACO-Rio. Disponível em: <<https://youtu.be/e7MkbixFw1E>>. Acessado em 14/01/2023.

¹⁹⁰ A COMLURB fez uma proposta de 5% de reajuste salarial, valor considerado ultrajante pela diretoria do sindicato, e em assembleia do dia 24 decretou greve entre o dia 28 de março e 1º de abril, tendo, entretanto, suspenso a greve em decorrência de fortes chuvas na cidade, retomando o movimento em 4 de abril e encerrando-o definitivamente no dia 7 desse mês. O acordo final foi de 6% de reajuste salarial imediato e mais 2% a partir de agosto de 2022, além de 6% de reajuste no *ticket* alimentação.

¹⁹¹ Disponível em: <<https://sindicatodosrodoviariorio.com.br/nossa-historia/>>. Acessado em 14/01/2023.

o sindicato era “ecclético”, segundo ele, a base tinha em torno de 100 mil trabalhadores, sendo que destes aproximadamente 45 mil eram do transporte urbano - apenas ele pertencia a esse setor na diretoria da entidade. De acordo com Sebastião, em 2019, havia 22 mil trabalhadores no transporte público, ou seja, em menos de uma década a categoria reduziu-se pela metade¹⁹², o que segundo ele devem-se ao fechamento de empresas do setor (onze em 6 anos) e extinção da função do cobrador – o que desempregou aproximadamente 8 mil trabalhadores.

A primeira divergência com a direção do Sind. Rodoviários “ecclético” se deu, ainda segundo ele, quando foi aceita uma cláusula na convenção coletiva autorizando as empresas a aumentarem sua frota em 10% com a circulação de micro-ônibus, os quais não possuem cobrador e cujos motoristas recebem salário menor. A situação se agravou quando, em vez de ser uma exceção (10%), as empresas passam a operar cada vez mais com esses veículos, gerando desemprego e redução salarial na categoria.¹⁹³

A “gota d’água” para Sebastião se deu quando o sindicato aceita, em convenção coletiva, receber 1,5% do valor dos salários dos trabalhadores, pago diretamente pelas empresas, em forma de contribuição negocial. Para Sebastião, isso romperia com a independência de classe e seria uma contradição insustentável. Assim, em 2008, iniciou-se o processo de desmembramento, com o SINTRATURB conquistando a Carta Sindical (investidura) apenas em 2012.

A descrição de Sebastião sugere que esse processo foi pacífico, envolto em poucas disputas políticas. Mas uma informante¹⁹⁴ afirmou-nos que antes de 2008, Sebastião, então diretor do sindicato, conformou uma chapa de oposição e saiu derrotado no pleito de 2008. A partir daí ele iniciou o processo de separação do Sind. Rodoviários/RJ. Na avaliação de nossa informante, a ruptura se deu porque a diretoria majoritária teria características de um “sindicalismo *gangster*”¹⁹⁵ e Sebastião buscava estabelecer um sindicalismo de resultados. Vale frisar que, apesar dessa avaliação da informante, Sebastião fez parte dessa mesma direção por 12 anos – com a qual, aliás, ele fez um acordo para ingressar –, até se lançar como candidato de oposição, em 2008.

Interessante notar a percepção de Sebastião sobre esse momento: para ele, entre 2008 e 2012 houve uma proliferação de sindicatos, e isso expressaria o fortalecimento do movimento

¹⁹² Segundo a FETRANSPOR (2019), em 2010, havia 40195 trabalhadores no transporte coletivo urbano de ônibus. Em 1998, início da série histórica, havia 45086 trabalhadores nas empresas de transporte coletivo urbano. Em 2014, ano da greve dos rodoviários do Rio, havia 35520 trabalhadores no setor. Já em 2019 – quando entrevistamos Sebastião – havia 22505 empregados.

¹⁹³ Para compreender melhor essa situação, ver Silveira (2018).

¹⁹⁴ A informante prefere não se identificar, visto que seria de fácil ser reconhecida.

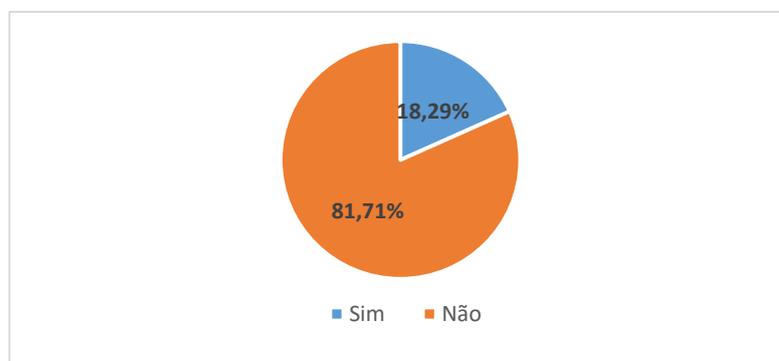
¹⁹⁵ Ou seja, com práticas violentas e criminosas, alheias à categoria.

sindical. Interessante também destacar que isso ocorreu no ano em que a lei das centrais foi aprovada, o que pôde ter alguma influência no processo. Vale lembrar que Sebastião é presidente da NCST-RJ desde 2007 e diretor nacional da central. O fato é que parece ter surgido, naquela ocasião, a oportunidade para ele executar o desmembramento das bases, buscando conquistar protagonismo e proeminência no movimento sindical carioca e, também, nacional. Mas, depois de apenas uma gestão como SINTRATURB-Rio, a conjuntura teria se alterado e o sindicalismo viveria um processo de retrocesso, marcadamente a partir de 2017, com a Reforma Trabalhista, que tornou a cobrança do imposto sindical facultativa e colocou dificuldades financeiras para os sindicatos. No caso do Rio de Janeiro, essas dificuldades foram enfrentadas com uma fusão organizativa. Segundo Sebastião, a gestão que ficou da diretoria (2008-2015) “depenou” financeiramente o sindicato e, após a fusão, eles estariam “arrumando a casa” e “pagando a conta”; ele relata: “lutei tanto pra chegar aqui e cheguei para apagar a luz”.

Além das questões mais gerais do sindicalismo que levam à reaproximação e à fusão dos sindicatos elencados por Sebastião, nossa informante relatou que a eleição de 2015 do Sind. Rodoviários/RJ, o “ecclético”, foi vencida por um grupo ligado a ele e à NCST, facilitando a fusão.

A forma de categorização da PNAD-Contínua permite captar a taxa de sindicalização independentemente da representação sindical. Sendo assim, segundo essa base de dados, 18% dos trabalhadores no transporte rodoviário de passageiros (seja urbano, intermunicipal ou de viagens longas) do Rio de Janeiro eram sindicalizados em 2014. Apesar de constituir menos de 1/5 da categoria, esse número estava acima da média nacional, que, no mesmo ano, foi de 16,1%.

Gráfico 14 - Taxa de sindicalização entre trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros no Rio de Janeiro – 2014



Fonte: PNAD-C (2022). Elaboração própria.

Apesar dos processos de desmembramento e fusão, a representação sindical da categoria do transporte urbano permaneceu filiada à NCST e sob a direção política de Sebastião. Pudemos

perceber isso na pesquisa de campo: antes da fusão, por diversas vezes, buscamos um posicionamento do SINTRATURB-Rio, que sempre se remetia à necessidade de conversarmos diretamente com Sebastião – então vice-presidente da entidade. Quando tentamos entrevistar o então presidente, José Carlos Sacramento, ao apresentarmos o tema, ele pediu para encerrar a entrevista e sugeriu que procurássemos por Sebastião. A continuidade e importância de Sebastião na estrutura interna da central indicam forte ligação política e ideológica entre o sindicato e a central.

3.2.6 STET-POA

Os trabalhadores rodoviários de Porto Alegre são representados pelo STET-POA. O sindicato não possui um *site* próprio, apenas páginas em redes sociais, como Instagram¹⁹⁶ e Facebook¹⁹⁷; tampouco encontramos trabalhos acadêmicos sobre o sindicato. Por isso, não conseguimos recontar precisamente sua história, sendo a única informação nesse sentido a data de fundação: 23 de dezembro de 1912.

Até 1992, o Sindicato representava todos os trabalhadores rodoviários do estado do Rio Grande do Sul e era “ecclético”, como o sindicato do Rio de Janeiro, abarcando trabalhadores do transporte urbano, intermunicipal, interestadual, internacional, carga, entre outros. Ao longo das últimas décadas, ocorreu um longo processo de desmembramento, criando sindicatos específicos por cidade e categorias, até o formato atual, no qual o STET-POA representa os trabalhadores do transporte coletivo urbano de Porto Alegre.¹⁹⁸

Um complexo processo de disputas e mudanças na diretoria do STET-POA parece abrir o cenário que culminaria na greve selvagem em 2014, com a perda do controle do movimento pela diretoria do sindicato. Não conseguimos precisar exatamente desde quando, mas, ao menos, desde 2002, o presidente do sindicato era Itibiribá Acosta e, segundo as informações colhidas, ele tinha amplo apoio na base da categoria, sendo reeleito em 2006 por maioria esmagadora.¹⁹⁹

Contudo, Acosta estava preso no momento da eleição por fraude no INSS. Ele foi denunciado pela “Operação Com Dor” da Polícia Federal. Segundo a PF, o esquema – envolvendo médicos, despachantes e dirigentes sindicais – falsificava atestados médicos para encaminhar pedidos de auxílio-doença ao INSS. Além disso, segundo apuração da polícia, dirigentes do

¹⁹⁶ Disponível em: <<https://www.instagram.com/stetpoa/>>. Acessado em 9/5/2020.

¹⁹⁷ Disponível em: <<https://www.facebook.com/stetpoasindicato>>. Acessado em 9/5/2020.

¹⁹⁸ Informação obtida em entrevista com Sergio Vieira.

¹⁹⁹ Afirmação de Emerson Dutra, vice-presidente do STET-POA entre 2014 e 2019, em entrevista concedida a nós em 15/01/2018.

STET-POA recebiam auxílio-doença por incapacidade laboral e seguiam normalmente em seu trabalho, seja no sindicato, seja como rodoviários.²⁰⁰

A prisão de Acosta desestabilizou sua direção e todo o sindicato. O primeiro vice-presidente nessa gestão (2006-2011), Júlio Bala²⁰¹, denunciou Acosta à justiça por improbidade administrativa. Ao saber disso, Acosta afastou Bala do sindicato²⁰², “devolvendo-o para a base”²⁰³ e o substituindo-o no cargo de vice-presidente por Itibiribá. Bala deixou de receber seu salário em janeiro de 2008²⁰⁴.

Na eleição do sindicato 2011, Bala participou da “Chapa 2 Acorda”, de oposição à gestão de Acosta, com apoio da CUT e que tinha Afonso Martins²⁰⁵ como candidato a presidente. A chapa saiu derrotada, contudo, Bala e outros membros recorreram à Justiça do Trabalho pelo cancelamento do pleito por fraude (nº do processo 0001397-36.2011.5.04.0014). Ao conseguir o cancelamento do pleito, mesmo licenciado pelo acordo de conciliação do processo citado, foi instituído pela 14ª Vara do TRT 4ª Região como presidente do STET-POA até a eleição seguinte (2014).

²⁰⁰Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#/1/20060726-41189-nac-24-eco-b9-not>> e <<https://expresso-noticia.jusbrasil.com.br/noticias/141070/sindicato-de-ladros-policia-federal-prende-fraudadores-contra-a-previdencia>>. Acessados em 9/5/2020. Não temos informação sobre a continuidade do processo, já que não há notícias nos veículos de comunicação, tampouco conseguimos contato com Acosta. Mas ele foi novamente candidato à presidência do STET-POA em 2019, sendo derrotado pelo grupo majoritário, presidido por Sandro Abbade.

²⁰¹ Nasceu em 19 de dezembro de 1963, em Uruguaiana, cidade gaúcha na fronteira com Argentina e Uruguai, distante 630 km de Porto Alegre. Mudou-se para a capital com a família quando tinha dois anos, em decorrência de um problema de saúde do pai. Autodeclara-se pardo. Trabalhou por 10 anos na Taurus (1979-1989), militando no Sindicato dos Metalúrgicos de São Leopoldo, como cipeiro. Após encontrar dificuldade para se realocar no mercado de trabalho, ingressou na companhia de transporte urbano Nortran, passando de lavador de roda de ônibus a cobrador e, finalmente, motorista de ônibus. Voltando a atuar politicamente em 1998, ao ser eleito cipeiro suplente; foi vice-presidente do STET-POA entre 2006-2011, quando assumiu como presidente, após decisão judicial. Em 2008, foi candidato a vereador pelo PPS, em Alvorada (cidade da Região Metropolitana de Porto Alegre), ficando como primeiro suplente; assumiu como vereador já em 2009 e tornando-se posteriormente secretário de Planejamento de Alvorada. Em 2011, após deixar a secretaria, relata ter sido silenciado por divergências com o partido, com o qual rompe. Para manter o cargo de vereador, filia-se ao PMDB, já que esse fazia parte da coligação que o elegeu. Nas eleições de 2012 e 2016 tornou a se candidatar elegendo-se vereador, também em Alvorada, pelo PMDB. Em 2012, foi o 4º mais votado da cidade, com 2538 votos, e, em 2016, obteve 1435 votos (10º colocado).

²⁰² Pelo que apuramos, o estatuto do STET-POA permite a destituição e a realocação de qualquer cargo pela presidência, com exceção da Tesouraria.

²⁰³ Quando o dirigente sindical voltou a trabalhar na sua antiga função na empresa de origem.

²⁰⁴ Em 2011, Bala entrou com uma ação contra o STET-POA, cobrando esses salários na Justiça do Trabalho (nº do processo: 0000724-37.2011.5.04.0016) e conseguiu o pagamento em forma de conciliação entre as partes no valor de R\$ 30 mil.

²⁰⁵ Luís Afonso Martins, conhecido como Afonso, nasceu em Santo Ângelo, cidade ao noroeste do Rio Grande do Sul, distante 433 km da capital gaúcha, em 8/10/1961 e autodeclara-se branco. Mudou-se para a Região Metropolitana de Porto Alegre ainda criança com a família e, depois, já adulto instalou-se na capital. Trabalha desde antes dos 18 anos como motorista, fazendo viagens de caminhão, turismo, percursos longos, sendo que desde 2000 está empregado no transporte urbano de Porto Alegre, a partir 2003, especificamente, na Carris. Ainda na década de 1980, passou a atuar na Democracia Socialista (DS) – corrente trotskista interna ao PT. Atuando na CUT, ocupou a cadeira de representação no Conselho Municipal de Transporte de Porto Alegre. Rompeu com o PT a partir de 2003, quando Lula assumiu o governo, concentrando a sua atuação mais no campo sindical, com “A CUT pode mais”. Contudo, percebeu que a DS mantinha uma forte ligação com a “CUT pode mais” em quem tentava “colocar o cabresto”, - nas próprias palavras. Em 2013, Afonso participou da ruptura desse coletivo sindical, iniciando o Movimento pela Luta Socialista (MLS), que deixou de compor a direção nacional da CUT; no final de 2018, entraria na CSP-Conlutas. Foi candidato à presidência do STET-POA em 2011 e 2014 por chapas de oposição, sendo derrotado em ambas as oportunidades. Em 2016, o PSTU o lançou candidato a vereador como “Afonso Rodoviário”, obtendo 138 votos.

Assim, Bala era o presidente do sindicato durante as greves de janeiro e fevereiro de 2014 – meses antes da eleição²⁰⁶, na qual ele não concorreu. Conforme suas palavras, ele se afastou do sindicato “porque não quis mais”, por avaliar que os trabalhadores se sentiram prejudicados após a greve de 2014 e por sua ação contra Acosta, que exercia um papel de liderança na categoria. Nas próprias palavras: “os caras achavam que eu tinha feito sacanagem”. (JÚLIO BALA, 2019).

Durante a greve de 2014, o sindicato era filiado à Força Sindical. Assim permaneceu até 2019, quando passou à UGT. Curiosamente, encontramos uma notícia no *site* da UGT-RS relatando a filiação em 13 de maio²⁰⁷, mas quando estivemos no sindicato dois meses depois, em julho, fomos informados que a mudança da FS para UGT estava em andamento, mas não haveria assembleia para ratificar a decisão.

Na pesquisa de campo realizada em julho de 2019, entrevistamos Sérgio Vieira, presidente da Associação Única dos Rodoviários Aposentados do Rio Grande do Sul (AURA-RS)²⁰⁸ e ex-presidente do Sindicato dos Rodoviários de Porto Alegre. Ele relatou ter sido presidente do sindicato em 1992, e que a composição de sua diretoria era apoiada pela CUT, embora não fosse filiado à central por não ter aprovação da assembleia na base. Segundo ele, a aproximação do STET-POA da Força Sindical ocorrera através do ex-presidente Júlio Bala. Não conseguimos precisar o ano de filiação à FS.

Sérgio Vieira nos dá um longo e interessante relato para compreender a mudança de filiação da FS para a UGT, em 2019:

Por que a UGT? Porque eles entenderam que a CUT, com toda essa sujeira do PT, e a CUT é o PT, são muito vinculados, não serve, avaliação da diretoria. A CTB: está muito virada em política, eles usam muito o partido, o PCdoB. A Nova Central não tem muita representação aqui no Rio Grande do Sul, e com essa questão da perda [do imposto] é a que mais senti a questão financeira. A UGT foi escolhida por uma questão de afinidade, de repente, de amizade dos diretores e por entender que é uma que está se destacando no movimento. Inclusive, teve várias ações em nível nacional, em que se viu o perfil de cada uma. Por exemplo, a Força Sindical não foi pra rua lutar contra a reforma trabalhista, porque o Paulinho da Força estava junto com o Cunha [...] ²⁰⁹ e teve várias ações que você via centrais fora e a UGT sempre dentro. Foi, por isso, que se escolheu a UGT. (SÉRGIO VIEIRA, 2019).

²⁰⁶ Abordaremos as eleições do STET-POA detalhadamente ao discutirmos a greve dos rodoviários de Porto Alegre, no capítulo 6.

²⁰⁷ Cf. matéria: Rodoviários de Porto Alegre reforçam fileiras da UGT. Maio de 2019. *UGT*, maio 2019. Disponível em: <<http://www.ugtrs.org.br/wordpress/rodoviaros-de-porto-alegre-reforcam-fileiras-da-ugt/>>. Acessado em 3/5/2020.

²⁰⁸ Entrevista realizada no dia 25/7/2019.

²⁰⁹ Curioso notar que Sérgio Vieira relacionou a Reforma Trabalhista à Cunha, mas esta foi aprovada em 2017 e o presidente da Câmara dos Deputados já havia sido preso em outubro de 2016. Possivelmente, Vieira o associe ao processo de *impeachment* de Dilma Rousseff, que teve Cunha como principal articulador e Paulinho da Força como membro da “Tropa do Cunha” – assim chamado o grupo de deputados responsáveis por blindar o presidente da Câmara. Assim, veria a Reforma Trabalhista como uma continuidade do golpe de 2016.

Assim, a ruptura com a FS e a aproximação da UGT pelo STET-POA pareceu obedecer a questões de ordem política. Essa hipótese parece se confirmar pela afirmação de Emerson Dutra²¹⁰, o segundo vice-presidente do STET-POA na gestão 2014-2019. Ao perguntarmos sobre sua filiação partidária, Dutra foi categórico ao afirmar que saiu do Solidariedade, pois Paulino da Força foi um dos articuladores do *impeachment*:

Na verdade, eu manchei o meu nome, eu fui para um partido que é de um dirigente sindical, que infelizmente esse partido, que é o SD²¹¹, o Solidariedade, é um partido que traiu o povo brasileiro com toda aquela articulação do Paulinho da Força, fez toda maracutaia para derrubar a Dilma, e manchei meu nome no SD, mas já saí desse partido e não pretendo voltar nunca mais. (EMERSON DUTRA, 2018).

Na sequência, Dutra corrobora a conexão, estabelecida pelos dirigentes do STET-POA, entre o *impeachment* e a Reforma Trabalhista, e reitera a compreensão de que a “traição” da Força Sindical levou o sindicato a se desfiliar da central, já que alguns de seus dirigentes apoiaram ativamente a queda de Dilma – mesmo que a central não tivesse assumido formalmente uma posição:

Eu não tenho dúvida nenhuma que com essa reforma trabalhista, com essa política neoliberal que esse governo faz aí de vender os órgãos públicos, esse desmonte com os direitos dos trabalhadores, agora essa reforma da previdência... [...]. Então, infelizmente o Brasil vai ter que retomar o caminho do crescimento, mas com políticas públicas que realmente façam o interesse do trabalhador. (EMERSON DUTRA, 2018).

A UGT, por sua vez, ofereceu um apoio mais “tímido”, como podemos conferir na declaração de Roberto de Lucena, deputado federal e vice-presidente da UGT no *site* da central²¹².

Sergio Vieira²¹³ também atribui à conexão muito forte entre centrais e partidos políticos, PT e PCdoB, respectivamente, a justificativa para não se filiar à CUT e à CTB. Tudo indica que a opção pela UGT se deve ao “pluralismo político” existente nessa central, mas também ao que Lemos (2014), a partir de Hyman (2001), caracterizou como “economicismo político” da

²¹⁰ Entrevistamos Dutra em 15/01/2018, quando tinha 45 anos. Autodeclarado pardo e natural de Porto Alegre, viveu toda a vida na cidade. Dutra trabalha desde os 14 anos (1987), começando como cobrador e na sequência passando a trabalhar como motorista. Alega que decidiu ser sindicalista visando a cadeira de vereador por Porto Alegre. Na primeira eleição sindical, concorreu pela oposição, ligada ao PT. Em 2006, concorreu pela situação e foi eleito; manteve-se no PT, mas com a expulsão dos “radicais” do partido passou a participar da fundação do PSOL. Por esse partido, participou da eleição municipal de 2008, ficando como segundo suplente de vereador. Com o afastamento de Fernanda Melchionna, Emerson assumiu entre 20 e 29 de abril de 2011, quando aprovou um projeto de lei (PLL nº 164/09), de sua autoria, que garantia banheiros e espaços de descansos para os trabalhadores nos finais de linhas dos ônibus. Esse PL foi derrotado em primeira votação. Claudio Janta – secretário-geral do Sindicato dos Empregados no Comércio de Porto Alegre (Sindec), vereador pelo Solidariedade e presidente licenciado da Força Sindical-RS – reeditou novo PL de mesmo conteúdo que então foi aprovado. Dutra seguiu filiado ao PSOL até 2012, quando foi acusado de agredir um trabalhador em uma assembleia da categoria rodoviária. Segundo Dutra, à época, preferiu não se defender no processo interno de expulsão, apenas desfilando-se.

²¹¹ Na verdade, a sigla do Solidariedade é SDD.

²¹² Ver UGT. Disponível em: <<http://www.ugt.org.br/artigos/14524-O-Impeachment-e-os-rumos-do-Brasil>>. Acessado em 16/01/19. Nessa nota, Lucena defende seu voto pelo afastamento de Dilma, mas sempre de uma forma mais comedida do que foi a norma naquele período, o que fica sintetizado na frase: “Foram dias tristes. Tratava-se de uma batalha sem vencedores”.

²¹³ Entrevistamos Sergio Vieira em 25/07/2019. Presidente do STET-POA entre 1992 e 1995, quando ainda era eclético, sendo à época presidente da Associação Única dos Rodoviários Aposentados do Rio Grande do Sul (AURA-RS). Sérgio faleceu em 26/06/2023, e em seu velório – transmitido ao vivo pela página do Facebook do STET-POA – houve inúmeras homenagens de sindicalistas gaúchos de matizes políticas distintas.

UGT.²¹⁴ Sérgio Vieira nos dá um exemplo concreto dessa repulsa à política partidária, ao afirmar: “[...] política sindical é verdadeira. Política partidária é falsa, cheia de corrupção”.

As mudanças de posicionamento político-partidário de Dutra – do PT para o PSOL e depois para o SDD – podem se coadunar com a ideia de pluralismo político vigente na UGT. Outra característica da prática sindical da UGT, que podemos perceber pelo relato de Vieira, é a defesa da estrutura sindical e da unidade do movimento sindical – aqui entendida como a contrariedade com os processos de especificação dos sindicatos, tanto territorialmente, quanto por desmembramento de categoria profissional.²¹⁵ Por diversas vezes Sérgio Vieira é taxativo na compreensão de que uma ação sindical forte está associada à manutenção do imposto sindical e à “unidade” de representação. Vejamos uma fala exemplar:

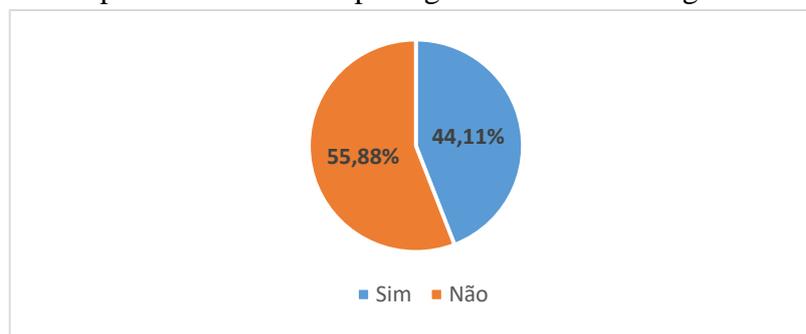
A constituição de 88 abriu uma porta para que várias entidades fossem criadas. Exemplo: eu fui presidente do sindicato em 1992, quando o meu sindicato, o sindicato do transporte rodoviário do Rio Grande do Sul, representava todos os trabalhadores do Rio Grande do Sul. Ou seja, as contribuições eram dirigidas ao sindicato, a contribuição sindical obrigatória (imposto sindical), que agora não tem mais, eram dirigidas ao sindicato. Então, os sindicatos eram fortes. (SÉRGIO VIEIRA, 2019).

Apesar de Vieira perceber que o sindicalismo de modo geral, sobretudo o STET-POA, passou por um momento de fraqueza devido à Reforma Trabalhista, este possui a maior taxa de sindicalização entre os aqui estudados. Em 2014, 44% dos trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros de Porto Alegre estavam filiados ao STET-POA. Podemos atribuir esse número à estabilidade dos trabalhadores na Carris, empresa pública que os blindaria de práticas antissindicais dos empregadores.

²¹⁴ O conceito de economicismo político foi empregado por Hyman para descrever a visão segundo a qual a economia é o fator central para a atuação sindical, como se conteúdos imediatos do contrato de trabalho fossem o único fator de mobilização da classe trabalhadora. Contudo, os sindicatos que se orientam por essa concepção também são obrigados a atuar politicamente, pressionando os governos, por exemplo, por legislação trabalhista mais favorável, realizando greves e manifestações para defender seus interesses. Assim, “[...] apesar de suas atividades estarem voltadas a conteúdos imediatos do contrato de trabalho, são obrigados a ampliar ou acompanhar a dinâmica social e política mais ampla, que estrutura o mercado de trabalho” (LEMOS, 2014, p. 6). Não obstante, o economicismo político tende a marginalizar outras questões sociais importantes, como as de gênero, raça, cultura e meio ambiente, que não são facilmente reduzidas ao campo econômico.

²¹⁵ No entanto, esse parece ser um discurso de ocasião, pois não impede que dirigentes que o sustentam tenham a prática de criar sindicatos através dos desmembramentos de bases e categorias, como ocorre com a própria UGT (LEMOS, 2014, p. 123). O discurso depende, portanto, se o dirigente está na situação (quando tende a defender a unidade) ou na oposição (quando aceita o desmembramento como forma de se tornar-se situação e de filiar o novo sindicato a uma central em busca de maior representatividade).

Gráfico 15 - Taxa de sindicalização entre trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros em Porto Alegre - 2014



Fonte: PNAD-C (2022). Elaboração própria.

3.2.7 SINDMOTORISTAS-SP

O SindMotoristas-SP foi criado em 11 de novembro de 1933 e representava outras categorias de motoristas, pertencentes ao setor de cargas, taxistas de frota, concreto, coleta de lixo urbano, entre outros. No final da década de 1990 e início dos anos 2000, o sindicato passou por diversos processos de desmembramentos, resultando na conformação atual, a partir de 2003²¹⁶.

Segundo o *site* do sindicato²¹⁷, durante a Ditadura Militar, o sindicato sofreu três intervenções estatais, passando a ser administrado por uma junta governativa. A partir de 1979, no bojo do “Novo Sindicalismo”, verifica-se um processo de “recuperação” do sindicato pela base da categoria. A página da entidade não informa desde quando o sindicato é filiado à UGT ou a filiação a qualquer outra central antes dela.

Segundo a PNAD-Contínua, em 2014, na cidade de São Paulo, 26% dos trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros eram sindicalizados, aproximadamente 10% acima da média nacional e dentro da média dos rodoviários estudados nesta tese.

²¹⁶ Em 1995, foi criado o Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Internacionais, Interestaduais, Intermunicipais e Setor Diferenciado de São Paulo (STERIISP). Segundo *site* da entidade (disponível em: <<https://www.sindirodsp.com.br/sobre>>), esse processo de desmembramento foi liderado por Edivaldo Santiago.

²¹⁷ Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/>>. Acessado em 16/01/2023.

Gráfico 16 - Taxa de sindicalização entre trabalhadores do transporte rodoviário de passageiros em São Paulo - 2014



Fonte: PNAD-C (2022). Elaboração própria.

Através de reportagens²¹⁸, descobrimos que Edivaldo Santiago foi presidente do sindicato entre o final da década de 1980 até 1994, e conduzia uma gestão mais próxima da CUT.²¹⁹. O processo de afastamento da central e do PT se iniciou em 1992, quando Edvaldo dirigiu uma greve de nove dias contra a gestão de Luiza Erundina, então prefeita de São Paulo pelo PT. A partir daí, aproximou-se da Força Sindical. Em 1994, Luiz Gonçalves, o “Luizinho”²²⁰, ligado ao PCdoB e apoiado por Edivaldo, foi derrotado por José Alves do Couto Filho, o “Toré”²²¹, então na CUT. Isso deve expressar uma disputa no interior da CUT, afinal, desde 1989, o PCdoB compunha a central, e Luizinho foi apoiado por Edivaldo e pela FS. Em 1997, houve nova mudança: Gregório Poço, militante histórico do PCdoB, venceu a eleição com apoio de Edivaldo e de Luizinho. Segundo nossa pesquisa, em 2023, Luizinho e Toré encontram-se na NCST.

Em 2000, Edivaldo volta à presidência. Também foi nessa eleição que Valdevan Noventa tornou-se dirigente sindical. Na eleição seguinte, em 2003, segundo relata, discutiu-se a rotação da presidência entre “Luizinho”, ligado ao PCdoB, e Isao Hosogi, “Jorginho”, mais próximo ao PT. O primeiro foi escolhido, mas se afastou após oito meses de gestão, por ser um “homem mais de partido” e menos de sindicato, segundo Noventa. Quem assumiu foi “Jorginho” e Noventa se torna Tesoureiro da entidade.²²²

²¹⁸ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2606200203.htm>>. Acessado em 16/01/2023.

²¹⁹ Parece uma digressão longa demais, contudo, para entender o cenário de disputas internas ao sindicato e quem eram os agentes políticos em 2014, precisamos remontar à década de 1990.

²²⁰ Militante do PCdoB, presidente da NCST-SP e representante do Sind. Motoristas (SP) na Federação dos Trabalhadores Rodoviários do Estado de São Paulo (FTTRESP).

²²¹ Atualmente, presidente do STERIIISP, filiado à NCST.

²²² Essa gestão é marcada pela prisão de 18 membros da diretoria do Sind. Motoristas-SP, entre eles Noventa, Edivaldo e Jorginho, sob a denúncia de que teriam recebido dinheiro de donos de empresas de ônibus para organizar greves e pressionar a Prefeitura a aumentar as tarifas de transporte na gestão de Martha Suplicy (à época no PT). Mais informações na reportagem de Henrique Gomes Batista, Ruben Berta, Tiago Dantas: “Muitas denúncias e poucas punições no universo dos sindicatos”. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=201020150720>>. Acessado em 17/01/2023.

Até então a eleição era trienal, passando a ser realizada a cada cinco anos a partir de 2003. Segundo Noventa, havia um acordo “apalavrado” na diretoria do sindicato sobre uma rotação entre Luizinho, Jorginho e ele; contudo, na montagem da chapa de 2008, Jorginho se recusa a não se lançar candidato a presidente, já que sua gestão seria “tampão” e não se elegeria. Noventa alega ter assentido para não “buscar briga”, mas com novo acordo de que ele seria candidato a presidente em 2013, o que mais uma vez não é cumprido por Jorginho.

Nesse ínterim, Noventa foi eleito vereador em Taboão da Serra em 2004, pelo PPS e, em 2008, pelo PV; fazia parte do acordo de rotatividade da presidência do Sind. Motorista-SP que ele não seria candidato à reeleição em 2012.²²³ Com a divergência sobre quem ocuparia o cargo de presidente em 2013, houve uma ruptura na chapa: de um lado o então presidente Isao Hosogi, “Jorginho”, contando com o apoio de CUT, FS, CTB, NCST; do outro lado, Noventa, secretário de finanças da entidade, contando com o apoio da UGT e de Edivaldo Santiago²²⁴, ex-presidente da entidade. Noventa explica-nos a razão da aproximação da UGT: segundo ele, “Jorginho”, sabendo que ia romper o acordo, “fechou as portas” para ele, com apoio das centrais sindicais acima citadas, de federações e até do prefeito Fernando Haddad e do secretário de Transporte, Jilmar Tatto.

Noventa se aproximou da UGT através de “Chiquinho dos padeiros”, mas recebeu um apoio parcial, segundo afirma: “Recebi um apoio restrito para um primeiro momento, não tinha tanta confiança em mim, meio desconfiado”. Após perder quinze liminares contra a chapa, ele relata “enquadrar” Ricardo Patah, presidente do Sindicato dos Comerciários de São Paulo e da UGT, ameaçando retirar a sigla da chapa. Com essa pressão, a UGT cedeu apoio jurídico e financeiro para a chapa de Noventa, o que ele considerou fundamental para sua vitória e, assim, decidiu por filiar o sindicato à central: “A UGT acabou me abraçando naquele momento e eu assumi esse compromisso de filiar o sindicato à UGT. Então já estou no segundo mandato com a UGT sendo a central que representa os trabalhadores” (NOVENTA, 2022).

A eleição de 2013 foi marcada por protestos, confusões e atos de violências entre as chapas, tanto que deveria ocorrer em 10 de julho, mas, após a oposição recorrer ao MPT (processo nº1934-34.2013.5.2.0041), o pleito foi judicializado e realizado de maneira eletrônica

²²³ Assim o fez, mas em 2016 promoveu a candidatura de seu filho, Johnatan Noventa, pelo PTB, que foi eleito vereador mais jovem da cidade, aos 22 anos. Além disso, Valdevan foi candidato a deputado federal por São Paulo em 2006, pelo PV (24644 votos), e em 2010, pelo PDT (25246 votos), em ambos os casos não se elegendo. Voltaremos à vida eleitoral de Noventa adiante.

²²⁴ Em 2010, Edivaldo foi preso durante a investigação do assassinato de dois opositores do Sind. Motoristas-SP. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2010/12/846037-policia-apreende-armas-e-r-50-mil-com-ex-presidente-do-sindicato-dos-motoristas.shtml>>. Acessado em 17/01/2023.

somente no dia 30 de agosto de 2013.²²⁵ Segundo Noventa, foi através da UGT que ele tomou conhecimento da possibilidade de fazer a votação através das urnas eletrônicas e que isso aumentaria suas possibilidades de vitória:

Foi quando aconteceu a primeira eleição de movimento sindical de urna eletrônica, um programa que ele tinha que implantava nos notebooks e o trabalhador ia ali e votava e o voto já constava quando você tirava as zerésimas do computador já vinha o resultado. O que eu queria em 2013 era realmente ter a garantia do voto, porque onde ia guardar as urnas, com voto de papel eu ia ser lesado. (NOVENTA, 2022).

A vitória da chapa oposicionista encabeçada por Noventa venceu o pleito por 11681 votos contra 8292 da chapa de “Jorginho”. Mas esse método de votação não foi mantido nas eleições subsequentes (2018 e 2023). Sua resposta nos ajuda a entender o clima em que transcorreram as eleições do SindiMotoristas-SP:

Só foi na eleição de 2013. Em 2018 nós não conseguimos, porque já eram as eleições nacionais. 2018 ficou mais difícil. Nós fizemos o voto no papel, dando direito a eles, participação na mesa de votação, direito de acompanhar as urnas, direito de estar no local de guardar as urnas com os votos dos trabalhadores, guardamos no quartel da polícia, com a segurança da polícia. Recolhemos as urnas por garagem no carro forte, eles tinham direito a fiscal, a mesário e acompanhamento das urnas no carro forte até o local que foi guardar, ali na polícia na Liberdade, na Vergueiro. E quando chegou no terceiro dia, da contagem dos votos, todos eles tinham a sua participação, as três chapas tiveram participação de acompanhar voto a voto, a contagem de voto a voto. Começamos a contar sete horas da noite e paramos quatro horas da manhã com a nossa vitória. (NOVENTA, 2022).

Em 2018, há nova “dança das cadeiras”. Edivaldo rompeu com Noventa, a partir da greve de 2014, e se juntou com Jorginho, formando a “Chapa 4”. Marcos Antônio, liderança da greve de 2014, também encabeçou uma chapa, apoiada pela CSP-Conlutas - a Chapa 3; segundo Noventa, Edivaldo teria levado dois ex-secretários do sindicato, do setor de manutenção e da secretaria de parlamentar, a formar uma chapa “laranja”. O resultado final foi o seguinte: Chapa 1 (Noventa): 16365 votos (58,14%); Chapa 2 (“laranja”): 166 votos (0,59%); Chapa 3 (Marco Antonio): 5726 votos (20,34%); e Chapa 4 (Edivlado e Jorginho): 5891 votos (20,93%).²²⁶ Conforme o balanço feito por Noventa ao fim do processo: “o bem venceu o mal”²²⁷.

Em junho de 2018, Noventa se licenciou do cargo de presidente do SindiMotoristas para concorrer à eleição como deputado federal, deixando como presidente interino o secretário de

²²⁵ Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2013/09/oposicao-vence-eleicao-no-sindicato-dos-motoristas-de-onibus-em-sp.html>>. Acessado em 21/5/2020.

²²⁶ Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/noticia/votacao-esmagadora-chapa-1-e-eleita-com-5814-dos-votos/>>. Acessado em 17/01/2019.

²²⁷ Disponível em: <http://www.sindmotoristas.org.br/palavras-presidente/eleicoes-sindmotoristas-o-bem-venceu-o-mal/>. Acessado em 22/06/2022

Formação e Cultura, Valmir Santana da Paz (Sorriso)²²⁸. Noventa foi eleito deputado federal por Sergipe, seu estado natal, com 45472 votos pelo PSC²²⁹.

A licença de Noventa manteve-se até 2 de dezembro de 2019, quando reassumiu a presidência da entidade, em reunião da diretoria que contou com a presença, inclusive, do deputado federal Orlando Silva (PCdoB).²³⁰ Cinco dias depois, foi preso pela Polícia Federal na Operação “Extraneus” por declarações falsas na prestação de contas, abuso de poder econômico e compra de votos. Em 12 de janeiro de 2019, o STF concedeu *habeas corpus* para Noventa, permitindo-lhe tomar posse²³¹ mediante utilização de tornozeleira eletrônica.

Noventa acumulou o cargo de presidente do SindMotoristas-SP com as funções de deputado federal por Sergipe até 3 de junho de 2022, quando se afastou novamente para concorrer na eleição parlamentar e, mais uma vez, quem assume a presidência é Sorriso.

Em 2022, o STF restaurou a cassação e Noventa perdeu o mandato definitivamente, tornando-se inelegível para eleição do mesmo ano.²³² Por coincidência, no momento em que o entrevistávamos de forma virtual, sai essa decisão do STF. Ainda que mexesse no celular com frequência durante toda a entrevista, que durou quase três horas, em momento algum o deputado e dirigente sindical pediu para suspendê-la, mesmo que momentaneamente, nem mesmo alterou a voz ou demonstrou preocupação com a decisão.

Em 25 de agosto de 2022, o TJ-SP determinou o afastamento de diversos diretores do sindicato, entre eles Noventa e Sorriso²³³, assim Naílton “Porreta”²³⁴ foi escolhido presidente do SindMotoristas-SP. Segundo o *site* da entidade: Porreta “assumiu a presidência do Sindmotoristas por decisão da maioria da diretoria executiva e de acordo com o Estatuto da entidade, logo após o afastamento de alguns diretores por decisão judicial”.²³⁵ Essa decisão judicial foi resultado da Operação Chapelier²³⁶ da PF, que investiga casos de corrupção no sindicato. Porreta assumiu em 20 de outubro de 2022.²³⁷

²²⁸ Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/noticia/noventa-licencia-se-da-presidencia-do-sindicato-para-disputar-uma-vaga-na-camara-federal-em-seu-lugar-assume-o-companheiro-sorriso/>>. Acessado em 21/5/2020.

²²⁹ Partido Social Cristão.

²³⁰ Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/noticia/valdevan-noventa-volta-a-presidencia-do-sindmotoristas-a-partir-de-janeiro/>>. Acessado em 21/5/2020.

²³¹ Disponível em: <<https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2019/01/12/valdevan-90-e-solto-apos-decisao-do-stf.ghtml>>. Acessado em 21/5/2020.

²³² Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/palavras-presidente/eleicoes-sindmotoristas-o-bem-venceu-o-mal/>>. Acessado em 17/01/2023.

²³³ Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2022/10/20/policia-civil-realiza-segunda-fase-de-operacao-contra-susposta-corrupcao-no-sindmotoristas-de-onibus-de-sao-paulo/>>. Acessado em 17/01/2023.

²³⁴ Diretor nacional de relações sindicais da NCST e diretor de comunicação da NCST-SP.

²³⁵ Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/novo-presidente-do-sindmotoristas-tem-experiencia-e-uma-vida-dedicada-a-luta-da-categoria/>>. Acessado em 17/01/2023.

²³⁶ Disponível em: <<https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2022/11/11/nova-etapa-de-operacao-que-investiga-desvio-de-recursos-no-sindicato-dos-motoristas-e-cobreadores-paulista-e-realizada-em-sergipe.ghtml>>. Acessado em 17/01/2023.

²³⁷ Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/noticia/nota-oficial-20-de-outubro-de-2022/>>. Acessado em 17/01/2023.

Cabe notar que Noventa foi eleito deputado federal pelo PSC, partido ligado ao governo Bolsonaro – o filho do ex-presidente, Carlos Bolsonaro, mantém-se filiado à sigla até 2020. Embora o PSC tenha orientado os deputados a votarem a favor da Reforma da Previdência, Noventa votou e declarou-se contra.²³⁸ De fato, acompanhando a página do deputado no Facebook e Instagram, é perceptível um posicionamento “independente” em relação ao partido e ao governo em questões de direitos trabalhistas.

Quando perguntamos como se identificava politicamente, Noventa afirmou: “Eu acho que sou centro-esquerda. Um cara que combate as injustiças cometidas pelo setor patronal, eu vejo que tem muitas coisas a se fazer em prol da nossa população” (NOVENTA, 2022). Ao explicar esse posicionamento, associa a esquerda ao assistencialismo como, por exemplo, no relato abaixo:

Eu tenho aqui três, quatro carros, pessoas que estão comigo na área da saúde há muitos anos, fazendo esse trabalho. Nós temos operado dez, quinze, vinte pessoas, não digo por mês não, é por semana. No sábado eu estava aqui na minha casa, chegou o cara aqui com a mulher dele com pedra na vesícula, sem aguentar de dor, já estava na fila há mais de ano para operar e a operação custava 7 mil, eu disse ‘que na segunda-feira a gente opera ela’. E por honra e glória ela foi operada agora essa semana, não tenho onde colocar, marido já veio me trazer queijo, jaca, coco, laranja em agradecimento (NOVENTA, 2022).

Ao perguntamos sobre essa contradição entre seu posicionamento político e o partido que é filiado, ele disse que escolhe a legenda que dá condições de ganhar a eleição – pelo coeficiente eleitoral. Mas também rompeu com o PSC no início do mandato, por acreditar que não tinha apoio de lideranças de Sergipe, tampouco no Congresso.²³⁹ Quando o entrevistamos, Noventa estava no PL e pretendia ser candidato ao Senado, contudo não contava com apoio da direção do partido em Sergipe para tal empreitada. Nos disse que pretendia sair do partido e cogitava o Solidariedade. Como já adiantamos, ele não foi candidato em 2022, também não saiu do PL – apoiando candidatos do PL e PP.²⁴⁰

Como podemos observar por essa breve reconstituição da trajetória do SindMotoristas-SP, principalmente, da década 1990 até os dias atuais, sua história é entrecortada por confusões, uma verdadeira “dança das cadeiras” na presidência, traições, crimes e conflitos de maneira geral. Utilizamos três fontes principais: a entrevista realizada com Noventa, o *site* da entidade e algumas matérias jornalísticas. Ao contrário dos demais sindicatos aqui estudados, há uma

²³⁸Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/noticia/deputado-valdevan-noventa-fica-do-lado-dos-trabalhadores-e-vota-contrario-a-reforma-da-previdencia/>>. Acessado em 21/5/2020.

²³⁹ Para mais informações sobre a vida política-eleitoral de Noventa, assim como das denúncias criminais, conferir longa entrevista concedida a um jornalista de Sergipe. Disponível em: <<https://jpolitica.com.br/entrevista/valdevan-noventa-quem-foi-ligou-meu-nome-ao-pcc-deu-um-tiro-no-peito-e-se-matou>>. Acessado em 17/01/2023.

²⁴⁰ Em suas redes, Noventa não declarou apoio nem a Bolsonaro nem a Lula em ambos os turnos. Com o candidato do PL derrotado para o governo estadual, apoiou o candidato do PT (derrotado) contra o adversário do PSD.

farta presença do SindMotoristas-SP na grande mídia, com predominância nas páginas policiais.

Isto diz muito sobre a atuação desse sindicato. Os interesses de diversos atores políticos e econômicos em jogo na representação sindical dos trabalhadores do transporte coletivo urbano da maior cidade do Hemisfério Sul são proporcionais à sua importância para a circulação de pessoas e capital; por isso, tudo é exacerbado: os conflitos, a violência, a corrupção, em suma: a disputa por poder. Ainda que seja o sindicato de uma das capitais brasileiras que conseguiram resistir por mais tempo ao fim da função do cobrador²⁴¹ e tenha o melhor piso salarial da categoria nacionalmente, parece-nos que a discussão sobre as implicações da política nacional sobre as condições de trabalho, os direitos dos trabalhadores e a própria defesa de seus interesses é deixada de lado ou fica em segundo plano, diante da disputa pelo poder.

Além disso, como noticia a “Rede Brasil Atual”²⁴², o SindMotoristas-SP tem uma relação bastante conturbada com as centrais. Com diretorias compostas por CUT, Força Sindical, CGT, CTB e NCST, parece-nos que o período de maior estabilidade política foi exatamente a partir de 2013, com a presidência de Noventa e a filiação à UGT. Mesmo que Sorriso e Porreta tenham ocupado o cargo de presidente na atual gestão, ambos pertencem ao grupo político de Noventa, que segue como o principal líder da categoria. Embora Porreta seja diretor da NCST, isso não abala a relação com o sindicato ou com Noventa.

O SindMotoristas-SP e a atuação de Noventa são grandes exemplos do que Lemos (2014) atribui à UGT: a combinação do “pluralismo político” com “economicismo político”. Nesse sentido, os enquadramentos político-ideológicos pouco importam, pois os atores sindicais navegam na política institucional apenas para ampliar as conquistas econômicas de seus representados – e quiçá as próprias.

3.3 Considerações finais

Ao lançarmos uma perspectiva mais geral sobre a estrutura sindical oficial brasileira, podemos perceber que o “Sindicalismo de Estado” exerce grande influência sobre a atuação dos sindicalistas.

Com um olhar mais profundo sobre os sete sindicatos analisados nesta tese, percebemos que três características se destacam e se combinam entre si: 1) os altos níveis de personalismo

²⁴¹ Abordaremos isso no capítulo 6, ao falarmos sobre o trabalho do rodoviário urbano propriamente.

²⁴² Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2014/05/sindicato-tem-historico-de-filiacoes-desfiliacoes-e-conflitos-internos-979/>>. Acessado em 21/5/2020.

dos dirigentes; 2) a constante judicialização das disputas sindicais por parte das direções e oposições sindicais; e 3) o “economicismo político”.

Os sindicatos têm dirigentes que perpetuam-se há décadas em postos de poder, afastados dos locais de trabalho. Alguns permanecem na presidência por diversos mandatos, como no SINTICOM-São Gonçalo e no SINTRPAV-PA, outros alternam funções dentro da mesma composição de diretoria, como o SIEMACO-Rio – sempre em colocações de alta importância, como presidência, vice, secretária-geral e tesouraria. Mesmo quando há alternâncias de poder, mantém-se o mesmo grupo político, como é o caso dos rodoviários de São Paulo, do Rio de Janeiro e dos operários da construção do COMPERJ – nesses três casos, substituíram as pessoas e os dirigentes, mas a central sindical e a direção política dos sindicatos foram mantidas. Já no caso dos rodoviários de Porto Alegre, mantiveram-se os dirigentes, alterando-se a central sindical.

Esses sindicatos possuem “homens fortes” que, mesmo não sendo os presidentes de fato, decidem as políticas e diretrizes da entidade. São os casos de Roginel Gobbo no SINTRPAV-PA, Antonio Carlos no SIEMACO-Rio, Sebastião no SindRodoviários-RJ, Manoelzinho no SINTICOM-São Gonçalo, Hartung no SINTRAMON-Itaboraí e Noventa no SindMotoristas-SP. A exceção que chama atenção é o STET-POA que tinha em Acosta um “homem forte”, mas, com seu afastamento, o sindicato se desestabiliza e promove a abertura necessária para a realização da greve de 2014. Depois dele, parece ainda não ter se conformado uma nova liderança.

Aliás, muitos desses dirigentes usam as posições nas direções sindicais como meio para ingressar na vida política institucional, disputando eleições, principalmente a vereança, por diversos partidos, mas principalmente pelo centro e centro-direita. Exemplo mais bem acabado disso é o de Valdevan Noventa, que se elegeu por partidos distintos no espectro político brasileiro, chegando ao Congresso Federal.

Ainda que haja pouquíssima alternância nos grupos políticos dirigentes nas últimas três décadas²⁴³, todos os sindicatos pesquisados passam por fortes disputas judiciais pela representação. Essas acontecem também nos processos eleitorais regulares, mas é muito marcante a ocorrência de disputa jurídicas, até mesmo com interferências da Justiça em questões internas, como em conflitos sobre a representação oficial reconhecida pelo MTE.

²⁴³ Vale frisar que o STICCERO deixou de ser um “sindicato de gaveta” apenas em 2009 e o SINTRAMON-Itaboraí foi criado apenas em 2014.

As disputas podem ocorrer entre dirigentes ligados a centrais majoritárias e com perfis políticos ideológicos mais ou menos próximos, como acontece no STICCERO, entre a CUT e Força Sindical.²⁴⁴ Também correntes sindicais à esquerda e minoritárias no plano nacional, como a CSP-Conlutas, tensionam o cotidiano desses sindicatos, constituindo oposições regulares e lutando pela direção dos processos grevistas, além disso, recorrem à Justiça contra as direções “pelegas”. Isto ocorre marcadamente na UHE de Belo Monte, nos garis e nos rodoviários do Rio de Janeiro e Porto Alegre, e no COMPERJ.

O constante recurso à Justiça do Trabalho, e mesmo às civil e criminal por parte dos atores sindicais, demonstra o peso do sindicalismo de Estado em suas atuações, seja do campo mais “pelego” ou “combativo”. Esse comportamento faz parecer que o Estado poderia ser um árbitro neutro entre as partes, esquecendo-se do seu conteúdo de classe e que, de fato, arbitrará os conflitos sindicais de forma a favorecer os interesses da burguesia, seja em detrimento das direções que oferecem mais resistência, seja para aqueles que podem pacificar as categorias.

Por fim, chama atenção o ecletismo político dos dirigentes sindicais. Há pouca ou nenhuma fidelidade partidária por parte desses dirigentes, que buscam aqueles partidos que podem suprir as demandas momentâneas da categoria ou de seus interesses políticos individuais – como é o caso de Noventa. O único enquadramento político-ideológico capaz de coaduná-los parece ser o pragmatismo. A falta de fidelidade também se estende à filiação às centrais. Nesse quesito, chama atenção o caso do STET-POA, que desliga-se da Força Sindical, pois esta teria apoiado o *impeachment* de Dilma e a Reforma Trabalhista de 2017, mas vai para a UGT, que também apoiou, ainda que mais timidamente.

Portanto, não há, nos sindicatos aqui estudados, um economicismo típico, que nega a ação político partidária, mas há o que Hyman chamou de “economicismo político”, que recorre à ação política para conquistar mais ganhos econômicos.

²⁴⁴ A disputa ocorreu entre 2009 e 2012, período no qual as centrais mantinham acordo no plano nacional, ambas apoiando o primeiro mandato de Dilma Rousseff.

CAPÍTULO 4 - AS GREVES SELVAGENS DOS PEÕES DE TRECHO

Neste capítulo, discutiremos as greves selvagens que ocorreram entre 2011 e 2015 no setor da construção brasileira, especificamente, em quatro grandes obras: as construções das Usinas Hidrelétricas (UHE) de Jirau e Santo Antônio em Porto Velho (RO), da UHE de Belo Monte em Altamira (PA) e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) em Itaboraí (RJ). Para isso, inicialmente, precisamos entender o cenário em que elas se desenvolveram, isto é: 1) o que são essas obras, para que servem e como foram implementadas; 2) perfil sociopolítico desses trabalhadores, buscando entender como chegaram até essas obras; e, por fim, 3) o regime de trabalho desenvolvido nessas obras, a interpretação dos trabalhadores sobre isso e como esse regime se relaciona com as greves.

4.1 As obras

Todas as obras estudadas aqui caracterizam-se por serem “grandes projetos”, conceito desenvolvido por Gustavo Lins Ribeiro (1991) para explicar os empreendimentos de vulto envolvendo construção de estruturas e infraestruturas, como usinas, aeroportos, estradas, etc. Tratam-se de empreitadas na qual grandes massas de capital e trabalhadores deslocam-se para o interior do país.

As justificativas e motivações para a execução de um grande projeto são muito mais políticas do que econômicas. Embora esses empreendimentos respondam também a necessidades econômicas, o que realmente move enormes levas humanas em busca oportunidades, renda, emprego e o capital para os canteiros de obras são as expectativas de desenvolvimento, expressam em discursos tais como os de construir um “grande país”, de “primeiro mundo”, “independente”²⁴⁵, como se isso dependesse apenas do desenvolvimento industrial, inevitável, e como se o crescimento econômico fosse um movimento linear.

Além disso, segundo Ribeiro (1991), existem três características básicas em todo grande projeto: seu gigantismo, seu isolamento geográfico e sua temporalidade:

1) O gigantismo é percebido pelos números das obras, como a quantidade de empregados envolvidos nos projetos, áreas inundadas nos reservatórios das usinas, valores gastos na execução, etc. Essas obras impactam todos os setores da indústria com demandas específicas, mas, principalmente, as indústrias do concreto, metalurgia, siderurgia e elétrica. Ou seja, ao realizar um grande projeto, o governo espera movimentar toda a cadeia da economia local e, mesmo, nacional.

²⁴⁵ Seja na questão energética, econômica ou política em relação aos países centrais.

2) Esses três empreendimentos também encontram-se isolados geograficamente, ainda que de maneiras distintas:

- a. A UHE de Santo Antônio situa-se a cerca 12 km do centro urbano de Porto Velho. Ainda que espacialmente próxima, torna-se – como as demais – relativamente independente da cidade, contando com uma vida própria.
- b. Já a UHE de Jirau encontra-se no município de Porto Velho, distante 120 km do centro urbano, no distrito de Nova Mutum-Paraná²⁴⁶, mais marcadamente no meio da floresta amazônica. A UHE Belo Monte se localiza no município de Vitória do Xingu (PA). Contudo, o maior centro urbano – e sede do empreendimento – é Altamira, sendo que os canteiros de obra distavam, aproximadamente, 100 km do centro de Altamira.
- c. O COMPERJ, por sua vez, tem sua sede em Itaboraí, cidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 45 km distante da capital. Porém, os canteiros de obra ficavam a aproximadamente 20 km do centro da Itaboraí. (Com essas distâncias dos centros urbanos, os canteiros de obras tornam-se, para os trabalhadores, local de moradia, alimentação, lazer, descanso e socialização, sendo possível até mesmo não haver contato com o mundo exterior).

3) Outra característica desses grandes projetos é sua temporalidade, ou seja, constituem uma espécie de lapso temporal. São muitos os exemplos de grandes projetos ao longo da história, mas eles não constam no plano nacional e, muito menos, regional. É possível perceber “ondas” de projetos nacionais de grande porte, mas dificilmente irão afetar uma mesma região mais de uma vez. Tanto para as empresas construtoras, quanto para os trabalhadores empregados, grandes obras são acontecimentos extraordinários. No que se refere às empresas, porque significam seu ingresso no seleto *hall* das mega construtoras; no que toca aos trabalhadores, por ser a chance de “fazer o pé-de-meia”. Além disso, para o Estado, os grandes projetos possuem uma relativa temporalidade, afinal, empreendimentos de tamanha magnitude possuem objetivos explícitos e, como já vimos, mais políticos do que econômicos.

²⁴⁶ O antigo distrito de Mutum-Paraná localizava-se na margem esquerda do rio Mutum Paraná, próximo à foz no rio Madeira e à cachoeira dos Três Irmãos. Foi povoado a partir da instalação do Acampamento 28, durante a construção da EFMM, entre 1907 e 1912. O antigo distrito foi alagado pelo reservatório da UHE de Jirau e foi construído pela Camargo Correa, como uma condicionante da obra, como Vila Nova Mutum-Paraná.

Por essas três características, quase todos os grandes projetos dependem de uma grande infraestrutura e logística local: alojamentos, refeitórios, escritórios, onde os trabalhadores moram, trabalham, se alimentam, se divertem nas horas de lazer e satisfazerem as necessidades básicas cotidianas, contando com serviços de bancos e farmácias. Em seu livro sobre a construção de Brasília, Ribeiro (2008) dedica elevada atenção à análise dos acampamentos, principalmente por entender que este é um mecanismo utilizado pelas construtoras para ampliar a exploração e o controle sobre o trabalhador. Para isso, se utiliza da elaboração de Erving Goffman (1974) sobre instituições totais, aquelas “estabelecidas com a intenção de realizar de modo mais adequado alguma tarefa de trabalho, e que se justificam apenas através de tais fundamentos instrumentais” (GOFFMAN, 1974, p. 145). As instituições totais controlam quase a totalidade do tempo do “recluso” e possuem barreiras ao mundo externo, por exemplo, manicômios, conventos, quartéis, além dos acampamentos de canteiros de grandes projetos.

A partir disso, Ribeiro percebe os acampamentos dos grandes projetos da construção civil como instituição total, afinal, operários estão ali reclusos, devido à distância de centros urbanos, longe de suas famílias, muitas vezes, e com o nítido e único objetivo de trabalhar na obra. Dessa forma, aparentemente, não há necessidade de deixarem o canteiro de obra, sendo as saídas restringidas, afinal são poucos os ônibus que fazem o transporte para os centros urbanos e em poucos horários.

Como os grandes projetos requerem milhares de trabalhadores, mas localizam-se em desertos demográficos, os acampamentos se tornam necessários para o acesso e acomodação da força de trabalho. Os alojamentos dos trabalhadores em um mesmo lugar, o controle sobre o período de alimentação e o do que é feito nas horas de descanso asseguram à gerência da obra um controle completo de suas vidas. Portanto, a vigilância constante é pré-requisito das instituições totais.

Nos relatos de Ribeiro, ela ocorre por meio da segurança patrimonial contratada. Já nas obras do PAC aqui estudadas, além da segurança patrimonial terceirizada, ainda há a vigilância constante dos soldados armados da Força Nacional de Segurança Pública (FNSP). Devido a esse controle foi recorrente em nossas conversas com os operários relatos de que o canteiro de obra parecia uma prisão, algo também percebido por Ribeiro (2008), o que se agrava pela presença da FNSP, fazendo rondas e interpelando operários.

Se percebermos que o confinamento dos trabalhadores em acampamentos lhes causa sentimentos negativos – a sensação de estar sob constante vigilância, o aumento do controle e da exploração e o desgaste emocional, além do físico –, é possível entender que, ao se rebelarem

de forma violenta, os primeiros e principais alvos são exatamente os locais de produção e re-produção dessas condições, isto é, alojamentos, refeitórios e almoxarifados. Ou seja, mesmo tomados por um ímpeto coletivo violento, há certa racionalidade em seus ataques, expressão da situação de opressão e exploração exacerbada à qual são submetidos nos canteiros de obras.

A seguir descrevemos, com um pouco mais de detalhes, cada um desses empreendimentos, na seguinte ordem: a UHE de Belo Monte, o Complexo Hidrelétrico do Madeira e o COMPERJ.

4.1.1 A UHE de Belo Monte

A ideia de aproveitar o potencial hidrelétrico da Volta Grande do Xingu, no Pará, surge ainda no período da Ditadura Militar brasileira (1964-1985), em 1979, quando se realiza o primeiro Estudo de Inventário do Rio Xingu,²⁴⁷ com objetivo de avaliar os impactos gerados pelo Complexo Hidrelétrico do Xingu (CHX), um conjunto de barragens e usinas a serem construídas no centro do Pará. A resistência de ambientalistas, ribeirinhos e povos indígenas da região paralisou e remodelou o projeto, resultando no abandono do CHX. Todo o complexo teria capacidade de geração de 20000 MW de energia, ou seja, 50% a mais que a UHE de Itaipu, a partir da inundação de uma área de 18 mil km², atingindo mais de 7 mil indígenas.

O que hoje é a UHE de Belo Monte seria uma das diversas usinas do complexo. Belo Monte se chamaria Kararaô – um grito de guerra do povo Kayapó. A mudança do nome da usina é uma conquista da luta dos povos indígenas. No Encontro dos Povos Indígenas do Xingu, realizado em Altamira, em fevereiro de 1989, Tuíra Kayapó, líder e guerreira indígena, encostou a lâmina de seu facão em José Antônio Muniz Lopes, diretor e, posteriormente, presidente da Eletronorte.

Esse ato de Tuíra — retratado no registro que percorreu o mundo — foi um alerta a Muniz Lopes, a todo Estado e à sociedade brasileira. Todo processo de resistência, simbolizado no grito de guerra “Kararaô!”, levou não apenas ao abandono do projeto de construção do Complexo Hidrelétrico do Xingu, como a rechaçar a utilização de nomes indígenas para nomear hidrelétricas. As obras da UHE de Belo Monte se iniciaram somente mais de vinte anos depois,

²⁴⁷ Apesar do grande potencial hídrico da Bacia Amazônica, até então, sua capacidade hidrelétrica estava subaproveitada, devido a grandes extensões de terreno marcadamente plano e ausência da tecnologia apropriada para viabilizar a construção de usinas hidrelétricas, as quais exigem uma grande área alagada, como é o caso da UHE de Balbina, localizada no estado do Amazonas – considerada um dos maiores desastres da construção civil brasileira, e que resultou elevado impacto ambiental e social, principalmente pela área de alagamento, desproporcional à produção energética (THOMÉ, 1999). O desenvolvimento das chamadas turbinas de tipo bulbo, permitiu ampliar o aproveitamento da capacidade hidrelétrica da região amazônica. Essa turbina aproveita a velocidade natural do rio, possibilitando a geração de energia a “fio d’água”, o que faz com que todo o volume de água que chega à barragem corra para o outro lado, sem a necessidade de construção de grandes reservatórios.

através de um longo e tortuoso processo de cooptação e enfraquecimento de lideranças indígenas e ambientalistas.

Imagem 3 - Tuíra Kayapó confronta José Antônio Muniz Lopes



Fonte: Revista Veja (1989). Foto: Paulo Jares²⁴⁸

Mesmo o novo nome, Belo Monte, foi fruto de controvérsias, já que os moradores da região desconhecem a razão para essa escolha e já que não existia qualquer povoado, população ou mesmo montanhas e elevações na região. Contudo, não se pode deixar de notar que Belo Monte deu nome ao vilarejo onde se instalam, em 1893, mais de 25 mil rebeldes que viveriam à parte da recém-criada República brasileira, liderados pelo líder político-messiânico Antônio Conselheiro. Em 1897, após quatro expedições do Exército Brasileiro e brava resistência dos rebeldes, Belo Monte foi incendiado e seus moradores mortos em nome da defesa do Estado que nascia (OLIVEIRA, 2018). As comparações com a usina hidrelétrica homônima são, nesse ponto, inevitáveis.

A resistência ambientalista e indígena, de repercussão internacional, e a falta de recursos para a implementação do projeto fazem com que o CHX e mesmo Belo Monte fossem deixados de lado. Porém, no fim do mandato de FHC, a “Crise do Apagão” provocou o que Bermann (1996) chamou de “síndrome do *blackout*”: o medo de novos apagões e as “chantagens” do capital. Os termos empregados por Bermann permitiriam articulações complexas com vistas à

²⁴⁸ Fotógrafo investigativo paraense.

exportação da oferta de energia elétrica no país, admitindo “um caráter irreversível do aproveitamento hidrelétrico em grande escala na Amazônia”. (BERMANN, 1996 *apud* ALVES, 2014, p.79), levantando novamente o debate sobre o aproveitamento hidrelétrico do Rio Xingu e de outros rios, como o Madeira, que abordaremos a seguir.

Após apoiarem o movimento de resistência às hidrelétricas na Amazônia, Lula e o PT trouxeram essa discussão novamente ao assumirem o governo federal em 2002. Entre os maiores entusiastas da obra, estava a então ministra de Minas e Energia e futura presidenta, Dilma Rousseff. Em 2006, em reunião de Lula com seus ministros para discutir a execução de Belo Monte, Dilma se colocou do lado oposto de Marina Silva, ministra do Meio Ambiente, que liderava os opositores do projeto. Dilma Rousseff e aqueles a favor do empreendimento convenceram Lula – o que deu início ao rompimento de Marina Silva com o governo e o PT, que saiu definitivamente de ambos em 2008.

Enquanto no projeto inicial estava prevista a capacidade de produção de 20000 MW para todo complexo, com a reformulação, concretizada em 2006, Belo Monte geraria 11233 MW, com apenas 500 km² alagados; no entanto, em média, seriam apenas 4418 MW e provocaria a seca de boa parte da Volta Grande durante determinados meses do ano.²⁴⁹ Assim, a UHE de Belo Monte pode produzir apenas 40% da sua capacidade instalada. Em períodos de estiagem, como os de 2019 e 2002, essa capacidade reduziu-se ainda mais, colocando em risco a própria estrutura da usina.

O Conselho Nacional de Política Energética aprovou a implementação do projeto reformulado da UHE de Belo Monte com a condição de que fosse a única usina a operar no rio Xingu. Esta foi uma resposta à preocupação das comunidades afetadas por esses empreendimentos de que, dada a baixa viabilidade de Belo Monte nos momentos de baixa vazão do rio, novas obras fossem executadas para compensar os danos e gastos.

Essa preocupação ainda não foi dissipada e parece cada vez mais factível. Em 2019, foi divulgado que uma nota interna da Norte Energia S.A.²⁵⁰ concluía que era necessário diminuir a vazão das comportas para aumentar a área alagada e evitar danos estruturais na barragem principal (Pimental)²⁵¹. Ou seja, está em risco a segurança da própria usina e sua viabilidade econômica.

²⁴⁹ Na dissertação de mestrado Campos (2016), temos algumas imagens que ajudam a compreender o que é e como funciona a UHE de Belo Monte.

²⁵⁰ Composição acionária: Eletrobras 49,98%; Petros 10%; FUNCEF 10%; Neoenergia 10%; CEMIG e Light 9,77%; Vale/CEMIG 9%; Sinobras 1% e J. Malucelli 0,25%.

²⁵¹ Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/11/08/politica/1573170248_680351.html>. Acessado em 21/01/2023.

A usina Belo Monte tem duas casas de força. A casa de força principal foi construída no sítio de mesmo nome, com dezoito turbinas hidráulicas tipo Francis, e a casa de força complementar está instalada junto à barragem principal, no Sítio Pimental, composta de seis turbinas de tipo Bulbo.

Todo o empreendimento com impacto ambiental para ser aprovado precisa ser precedido dos assim chamados “Estudo de Impacto Ambiental (EIA)” e “Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)”. O EIA/RIMA da UHE de Belo Monte, elaborado pela Eletrobrás, empresa proprietária da obra, foi fonte de grandes conflitos: apresentado em fevereiro de 2009, só foi aprovado pelo IBAMA um ano depois. A Fundação Nacional do Índio (FUNAI), órgão responsável pela proteção dos direitos dos povos indígenas, em ofício ao IBAMA autorizou a execução da obra, mesmo reconhecendo que o EIA/RIMA não diagnosticava de forma realista os impactos que seriam causados às comunidades indígenas (FAINGUELERNT, 2013).

Com a aprovação do EIA/RIMA, foi possível realizar o leilão para concessão de operação da UHE de Belo Monte. Duas construtoras lideraram os grupos que disputariam o leilão, de um lado Andrade Gutierrez e de outro a Odebrecht – que semanas antes do leilão desistiu da disputa por considerá-lo inviável. Os custos estimados pelo governo encontravam-se em torno de R\$ 20 bilhões, e a construtora orçava em R\$ 30 bilhões, valor ultrapassado hoje. Assim, através da intervenção do governo, cria-se um novo grupo capitaneado por estatais da Eletrobrás, fundos de pensão e pequenas construtoras, assim chamado Norte Energia S.A. Após suspensão pela Justiça, o leilão aconteceu em 20 de abril de 2010, com vitória da Norte Energia S.A., com deságio de 6%, dois pontos superior ao oferecido pelo grupo liderado pela Andrade Gutierrez. A Norte Energia tem 35 anos de concessão para construir e operar a usina, a partir de agosto de 2010.

Desde então, foi liberada a Licença de Instalação (LI) que permite o início das obras para a execução do projeto, e a Norte Energia contrata o Consórcio Construtor de Belo Monte (CCBM)²⁵² para a execução das obras civis e, posteriormente, o Consórcio Montador de Belo Monte (CMBM)²⁵³, para a montagem do maquinário da usina. As obras se iniciaram em 23 de junho de 2011, mas desde 2010 já ocorriam intervenções adjacentes de preparação para a instalação (FAINGUELERNT, 2013).

²⁵² Composição acionária: Andrade Gutierrez 18%; Odebrecht 16%; Camargo Corrêa 16%; Queiroz Galvão 11,5%; Conterin 10%; Serveng 3%; J. Malucelli 2% e Cetenco 2%.

²⁵³ Não conseguimos encontrar o percentual de participação acionária dos sócios, mas fazem parte a Nova Engevix S.A. e Toyo Setel LTDA.

Dezoito dias após ter seu *impeachment* aprovado na Câmara, e mesmo estando afastada, Dilma inaugurou Belo Monte, com a entrada em operação da primeira turbina – inicialmente prevista para fevereiro de 2015 – em 5 de maio de 2016. Um dos fatores para o atraso foram as greves e os conflitos com as comunidades indígenas da região. A conclusão total da obra aconteceu em novembro de 2019, nove meses depois do inicialmente previsto, quando Bolsonaro colocou em operação a última turbina na solenidade de inauguração.²⁵⁴

Tudo em Belo Monte é superlativo, teve custo inicial previsto de 20 bilhões de reais, e o investimento total estimado entre 30 e 40 bilhões – valor aproximado gasto com toda a Copa do Mundo de 2014. Durante sua execução, a maior usina de concreto do mundo foi instalada em Altamira para abastecer apenas a construção da UHE. No pico da obra, entre 2014 e 2015, empregaram-se continuamente 40 mil trabalhadores. Concluída, Belo Monte tornou-se a terceira maior usina hidrelétrica do mundo e a maior UHE 100% brasileira. Sinteticamente, podemos dizer que a UHE de Belo Monte foi idealizada pelos militares, gestada por Lula, operacionalizada por Dilma e concluída por Bolsonaro. Esta é uma boa forma de demonstrarmos como um grande projeto acaba sendo um empreendimento do Estado e não de governo, devido ao tempo e recursos demandados.

4.1.2 Complexo Hidrelétrico do Madeira

O rio Madeira é resultado da confluência dos rios Madre de Dios, originário no Peru, e Beni, da Bolívia, ambos formados pelo degelo da Cordilheira dos Andes. Já no estado de Rondônia, eles se encontram com o rio Mamoré-Guaporé, formando então o rio Madeira, que corta o norte de Rondônia e atravessa o centro-oeste do estado do Amazonas para desembocar no rio Amazonas, após Manaus.

As UHE de Jirau e Santo Antônio são construídas no trecho rondoniense desse rio e fazem parte do projeto de aproveitamento do potencial hidrelétrico do Madeira, que ficou conhecido como Complexo Hidrelétrico do Madeira, que previa a construção dessas duas usinas, além de uma UHE binacional com a Bolívia e mais duas usinas no território boliviano. Junto com a rodovia Transoceânica, ligando o centro-oeste brasileiro ao Oceano Pacífico, o projeto visava alterar completamente o cenário geográfico e econômico da região.

A margem direita do rio Madeira é ladeada pela BR-364 – estrada que parte de Cordeirópolis (perto de Limeira, em São Paulo) e vai até Mâncio Lima, no norte do Acre. No trecho

²⁵⁴ Disponível em: <<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2019/11/27/bolsonaro-participa-de-inauguracao-da-usina-hidreletrica-belo-monte-no-para.ghtml>>. Acessado em 23/01/2023.

rondoniense, a BR-364 segue o antigo traçado da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM)²⁵⁵. Perto de Porto Velho, na BR-364, localizam-se as UTE Termonorte I e II e a UHE de Santo Antônio. A 120 km da capital do estado, a estrada e o rio se encontram novamente na UHE de Jirau.

Todos esses empreendimentos resumem a história de Rondônia.²⁵⁶ A presença de grandes empreendimentos na região marca o surgimento de Porto Velho, fundada a partir da construção da EFMM, visando garantir as posses dos territórios do que hoje são Rondônia e Acre. Além disso, para suprir energeticamente a região, foram construídas as UTE Termonorte I e II e, buscando integrar o centro-oeste brasileiro ao centro econômico do país, foram realizadas as obras da BR-364 na década de 1960, pela Andrade Gutierrez e pela Camargo Correa – que também construíram as UHE de Jirau e Santo Antônio. Todos esses empreendimentos, situados em uma região de baixa densidade demográfica, na Amazônia brasileira, fizeram com que o fluxo migratório fosse constante e recente (TEIXEIRA; FONSECA, 2002).

Assim, a história de Rondônia é marcada pela voracidade do poder das burguesias centrais, principalmente aquelas de São Paulo e Rio de Janeiro²⁵⁷, ávidas em ampliar a exploração rural e mineral da região, através de minerais como o ouro, cassiterita e outras pedras preciosas. Essas obras atendiam, portanto, aos interesses das elites paulistas e cariocas, e também da burocracia de Estado representada por Brasília, e não do Estado em formação: a ferrovia para garantir as posses do Acre e Rondônia, a estrada para escoar a produção agrícola do Centro-oeste e Sudeste, e as hidrelétricas para gerar energia elétrica para o Sudeste e para indústrias eletrointensivas de ferro e alumínio da região. Mesmo as termoelétricas, que poderiam beneficiar a população rondoniense, na verdade, cumprem o papel de “liberar” a burocracia de Estado da responsabilidade de abastecer Rondônia com energia elétrica, mesmo que suja e ineficiente.

Isso corrobora o que Thomaz Júnior chamou de “Polígono do Agrohídronegócio” (2009, p. 308), transformando a água em uma mercadoria, mas também em matéria-prima para o agro-negócio e em ferramenta geopolítica de disputa e de domínio de novos territórios” (ALVES, 2014, p. 69). Afinal, com as duas barragens de Jirau e Santo Antônio, o Estado brasileiro controla não somente o regime de águas de Rondônia, mas também da Bolívia e Peru.

²⁵⁵ Ferrovia que leva o nome dos rios que irrigam o norte de Rondônia e que foi construída entre 1907 e 1912. Estendia-se por 366 km na Amazônia, ligando Porto Velho à Guajará-Mirim, cidades fundadas pela EFMM. Foi desativada pela primeira vez em 1966 e voltou a operar em 1981, num trecho de apenas 7 km, para fins turísticos somente, sendo novamente paralisada por completo em 2000. Em 2005, foi tombada como patrimônio cultural brasileiro. A revitalização deveria ser paga como compensação aos impactos causados pela construção das UHE do CHM, devendo estar concluída até 2014. Prevê a circulação das locomotivas para fins turísticos no trecho entre as estações de Porto Velho e Santo Antônio.

²⁵⁶ É necessário frisar que esse resumo se dá a partir de um ponto de vista sudestino, ainda que adotemos um olhar crítico sobre as relações de poder que se estabelecem entre as regiões geográficas brasileiras.

²⁵⁷ Incluímos Rio de Janeiro, já que foi a capital do país até 1960, e São Paulo por ser o centro econômico do país.

Esse preâmbulo faz-se necessário para compreendermos o caráter político de um grande projeto e o contexto em que se constrói o CHM. No cenário da “síndrome do *blackout*” (BERMANN, 1996), na virada do milênio, a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul Americana (IIRSA) passou a promover a ideia da criação do Complexo Hidrelétrico do Madeira. A partir disso, conjuntamente, Furnas S.A. e Odebrechet S.A. realizaram o Estudo de Inventário e o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do Rio Madeira, e propõem a criação de duas usinas hidrelétricas, uma na cachoeira de Santo Antônio, a 12 km da cidade de Porto Velho, e outra no Salto do Jirau, a 120 km dessa capital, no distrito de Mutum-Paraná.

Furnas e Odebrechet formaram o Consórcio Madeira Energia, responsável pelos Estudos iniciais e pela elaboração EIA/RIMA do CHM, com aprovação em 2005 e Licença Prévia (LP) concedida pelo IBAMA em 2007. O leilão de concessão de operação de Santo Antônio ocorreu em 10 de dezembro daquele mesmo ano e também foi conquistado pelo Consórcio Madeira Energia, tendo seu nome posteriormente alterado para Santo Antônio Energia.²⁵⁸

Até o processo de Licença Prévia para a instalação das obras, todo o trâmite do CHM foi em comum. Somente a partir do leilão é que passa a existir diferenciação das obras de Jirau e Santo Antônio. Assim, em 19 de maio de 2008, realiza-se o leilão de concessão de exploração da Usina Hidrelétrica de Jirau, vencido pelo Consórcio Energia Sustentável do Brasil, cujo sócio majoritário era o GDF Suez Energy, grupo transnacional francês do ramo de energia, além da Camargo Corrêa, Eletrosul e CHESF.²⁵⁹ Hoje o consórcio tem o nome de Jirau Energia.

O mesmo grupo que venceu em Santo Antônio – a despeito de ter feito os estudos de viabilidade técnica e econômica das usinas hidrelétrica do Madeira, ou seja, de possuir conhecimento prévio de todo processo – foi derrotado em Jirau.

A UHE de Santo Antônio foi construída pelo CSAC, consórcio formado pela Andrades Gutierrez e Odebrecht, e a usina de Jirau pela Camargo Corrêa. Se olharmos conjuntamente as empresas envolvidas na construção da CHM e a UHE de Belo Monte, conseguimos perceber o peso das *big five* da construção civil brasileira. Parece haver um processo de “loteamento” dos

²⁵⁸ Quando o Consórcio venceu a concessão, sua participação acionária era a seguinte: Grupo Odebrecht (18,6%), Andrade Gutierrez (12,4%), Cemig Geração e Transmissão (10%), Furnas (39%) e Fundos de Investimentos e Participações Amazônia Energia (FIP) (20%) - composto pelos bancos Banif e Santander. Hoje, encontra-se no *site* da Santo Antônio Energia a informação de que: Furnas detém 72,4%, Caixa FIP - 9,5%, Novonor (novo nome da Odebrechet) 8,8%, SAAG Investimentos (do grupo Andrade Gutierrez) 5,1% e CEMIG 4,1%. Disponível em: <<https://www.santoantonioenergia.com.br/energia/usina-em-numeros/>>. Acessado em 23/01/2023.

²⁵⁹ A francesa GDF Suez vendeu uma participação de 20% que detinha na Usina Hidrelétrica de Jirau, em Rondônia, para a japonesa Mitsui & Co, por R\$ 1,14 bilhão. Segundo a página do consórcio, a participação acionária hoje se divide da seguinte forma: ENGIE, novo nome da Suez (40%), Eletrobrás CGT Eletrosul (20%), Eletrobras Chesf (20%) e Mizha Participações S.A. - subsidiária da Mitsui & CO., LTD (20%). Disponível em: <<https://www.jirauenergia.com.br/jirau-energia/>>. Acessado em 23/01/2023

empreendimentos, com todas elas assegurando uma fatia considerável para si. Campos (2019) percebe essa prática de cartel desde a Ditadura Militar.

As obras de Santo Antônio iniciaram-se em setembro de 2008 e foram concluídas em janeiro de 2017, mas gera energia desde dezembro de 2011, com a operação da primeira turbina, inaugurada oficialmente em março de 2012. Em Jirau, as obras começaram em junho de 2009 e passaram a gerar energia comercialmente em setembro de 2013, com a inauguração oficial em 16 de dezembro de 2016 acontecendo poucas semanas depois da conclusão das obras.

A UHE de Santo Antônio teve um custo total de 21 bilhões de reais, com capacidade geradora de 3568MW - média de 2424 MW. Seu reservatório é de 421,56 km², sendo que 142 km² pertencem à calha natural do rio Madeira. Já Jirau tem capacidade geradora instalada de 3750MW e garantia física de 2184,6 MW médios, com um reservatório de 398 km² e custo estimado de 19 bilhões de reais. Em 2011, todos os órgãos competentes aprovaram a ampliação de 44 para 50 unidades geradoras de energia (turbinas) em Jirau, quando a capacidade instalada passa de 3300MW para 3750 MW. Assim cada uma das UHE contam com 50 turbinas de tipo Bulbo.²⁶⁰ No auge das obras, o CHM empregou mais de 40 mil trabalhadores em seus canteiros de obra.

4.1.3 COMPERJ

A construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, por sua vez, ocorreu em um local geograficamente bastante distinto dos empreendimentos anteriores. Em março de 2006, em um momento em que o debate energético não era tão crítico com relação à utilização de combustíveis fósseis, Lula lançou a pedra fundamental do COMPERJ. Alguns meses depois, a Petrobrás descobriu a existência de petróleo e gás nas Camadas do Pré-Sal, na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileira, e isso colocou o país entre as maiores reservas de petróleo e gás do mundo. Também vale frisar que o lançamento do COMPERJ aconteceu antes do PAC e, portanto, inicialmente, o financiamento do empreendimento obedeceria a outras ordens.

Antes de 2006, a Petrobrás havia anunciado a construção de uma grande refinaria no país e, desde 2003, o Governo do Estado do Rio de Janeiro realizou a campanha “A refinaria é nossa”, lutando para que o empreendimento fosse realizado no estado²⁶¹, especificamente na região de Campos – base eleitoral da governadora Rosinha Garotinho (2003-2007), eleita pelo PSB, mas na maior parte do mandato atuando no PMDB.

²⁶⁰ Em nossa dissertação de mestrado (CAMPOS, 2016), temos algumas imagens que ajudam na compreensão do que são e como funcionam as usinas do rio Madeira.

²⁶¹ Disponível em: <<https://memoria.etc.com.br/agenciabrasil/noticia/2003-06-25/campanha-refinaria-e-nossa-entra-na-passa-rela-do-rio>> e <<https://www.gasnet.com.br/Conteudo/Detalhe/1461>>. Acessados em 23/01/2023.

Segundo Coelho *et al.* (2015), havia duas cidades cotadas para sediar o COMPERJ: Campos e Itaboraí. A definição de qualquer uma das duas sedes seria ambientalmente menos danosa do que Itaboraí, que embora não cogitada, foi escolhida. Devido à sua proximidade com diversas APAs e outras áreas de preservação ambiental, a localização do COMPERJ em Itaboraí foi fonte de críticas dos ambientalistas. O EIA/RIMA apontava que a região era deficitária em água e o Plano Diretor de Recursos Hídricos da Baía de Guanabara (PDRH-BG) – aprovado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro – informava que a região era inadequada para a instalação de atividades industriais. No entanto, mais de 700 empresas estavam com a construção previstas no entorno do COMPERJ.

Assim, Campos não foi escolhida para não afetar áreas dominadas pelo agronegócio, como a indústria sucroalcooleira, e, em Itaguá, a preferência foi dada à construção de portos e estaleiros para escoar a produção siderúrgica da região. A partir de Bullard (1994), Coelho *et al.* (2015) explicam a escolha de Itaboraí como um “sacrifício” em nome do desenvolvimento industrial, já que é uma região com população mais desfavorecida economicamente (pequenos agricultores de Itaboraí e pescadores artesanais do fundo da Baía de Guanabara). Dessa forma, realiza-se o “sacrifício” do meio ambiente, dos ribeirinhos e dos pobres da região, em nome do capital industrial e do agronegócio, promovendo o que Coelho *et al.* (2015) denominam como fenômeno da “chantagem ambiental”, ou seja, com a promessa de melhoria econômica da região e geração de empregos, justifica-se a degradação ambiental.²⁶² “A implantação do Comperj é apresentada como a única alternativa para alavancar o desenvolvimento econômico local e seus impactos negativos são olvidados em quaisquer comunicações de massa da Petrobras.” (COELHO *et al.*, 2015, p. 268).

Itaboraí, com 218 mil habitantes, está a 45 km da capital do estado, e os canteiros de obras distam aproximadamente 20 km do centro urbano. O COMPERJ se encontra dentro dos limites do Mosaico de Unidades de Conservação da Mata Atlântica Central Fluminense. Ele está inserido na Área de Proteção Ambiental (APA) estadual do Macacu, limítrofe à APA Guapi-guapiaçu (sob administração do município de Guapimirim), a menos de 10 km a montante da APA Guapimirim e da Estação Ecológica (ESEC) Guanabara e a menos de 20 km do Parque Nacional da Serra dos Órgãos. Apesar da proximidade espacial da capital do estado, Itaboraí está distante, política, social, econômica e culturalmente, de grandes centros urbanos – corroborando com a ideia de isolamento geográfico dos grandes projetos.

²⁶² Estivemos em Itaboraí em 2017, 2019 e 2022, quando as obras estavam paralisadas, o que dava à localidade a impressão de uma “cidade fantasma”. Para usar os termos de Bullard, aquela população e meio ambiente foram sacrificados, mas o desenvolvimento prometido não foi produzido.

Segundo Chacé (2014), ao contrário do que exige a Constituição Federal de 1988, no COMPERJ foram realizados diversos EIA/RIMA, um para cada unidade que compõe o Complexo, como a Unidade Petroquímica Básica (UPB) e a Unidade Petroquímica Associada (UPA), o que ensejou a propositura da Ação Civil Pública n. 0000503-53.2008.4.02.5107, pelo MPF, exigindo uma análise global de impactos socioambientais para que a população pudesse compreender as consequências de forma sinérgica (CHACÉ, 2014, p. 172). Mesmo os EIA/RIMA “fragmentados” foram alvo de críticas e denúncias de descumprimento das condicionantes.

O COMPERJ possui uma área de 45 km² e deveria refinar 165 mil barris/dia de petróleo vindo da Bacia de Campos, destinado à produção de resinas termoplásticas e combustíveis. Além do refino, o projeto COMPERJ ainda contaria com unidades de produção de lubrificantes e aromáticos, bem como unidades de processamento do gás natural produzido no pré-sal, que também seria utilizado como matéria-prima para as plantas petroquímicas. Sua construção tinha custo estimado de 8,30 bilhões de dólares – o maior investimento da história da Petrobras e do desenvolvimento industrial em andamento no país.

As obras tiveram início apenas em 31 de março de 2008, quase dois anos depois de seu lançamento. O formato de construção se diferencia bastante dos adotados nas UHE apresentadas anteriormente: ao invés de ser assumida por um único consórcio de empresas ou por apenas uma empresa, no COMPERJ, cada etapa da obra seria realizada por uma empresa específica. Com isso, há momentos em que uma ou outra empresa é a maior contratadora de mão de obra, também há muitos casos de terceirização, quarteirização e até mesmo quinterização, com diversos subcontratos em operação.

Dessa forma, as *big five* da construção civil brasileira participaram das obras do COMPERJ, assim como empresas de grande e médio porte. Por isso, ao contrário do que fizemos nas sessões anteriores, não nos deteremos na apresentação das empresas e de suas participações acionárias. O COMPERJ pode ser considerado como um “microcosmo” do cenário nacional da construção civil, seja nas relações trabalhistas, empresariais e mesmo ambientais, pois envolveu uma ampla gama de empresas.

Estimava-se a criação de mais de 200 mil empregos na região²⁶³ (BRITTO *et al.*, 2013, p. 3) e um faturamento de 5,8 bilhões de dólares/ano, divididos em 62% de petroquímicos básicos e 38% de petroquímicos associados (LIMA, 2015, p. 102). No entanto, no auge das obras, o COMPERJ contava com 24 mil trabalhadores, tanto do setor de construção, quanto do setor

²⁶³ Considerando que a população da cidade é pouco superior a isso, contava-se com a migração e o *boom* demográfico.

de montagem metálica. A previsão era de que o refino e a produção de derivados começariam em 2011, mas mesmo antes da paralisação total das obras, devido à Operação Lava Jato, aos atrasos com o licenciamento ambiental e às desapropriações, já havia um primeiro adiamento para agosto de 2016 (COUTINHO, 2015, p. 30).

Ao longo da obra do COMPERJ, diversas empresas decretaram falência ou recuperação judicial e demitiram operários sem aviso prévio, sem pagar salários e direitos trabalhistas. Como proprietária da obra e empresa primária, a Petrobrás podia ser (e era) acionada juridicamente para arcar com os custos por responsabilidade solidária. Contudo, criava-se um limbo jurídico, pois as empresas alegavam que a estatal não havia realizado os pagamentos devidos e por isso tinham falido, enquanto a Petrobrás alegava que havia pagado corretamente. Na maioria das vezes, a pendência era resolvida em prejuízo da estatal.

Esse imbróglio chamava a atenção dos trabalhadores, como de Ángel, um auxiliar de produção que entrevistamos em 2022, que trabalhou em diversas prestadoras de serviço no COMPERJ e ficou várias vezes sem receber quando as empresas rompiam o contrato. Ele responsabilizava a Petrobrás pelos contratos estabelecidos com as empresas, que não davam conta de prestar o serviço, e descreve o último caso:

Eu acho que a Petrobrás corre muito das suas obrigações, porque ela joga um contrato tão pequeno para empresas, já sabendo que as empresas não vão conseguir [...]. Então tudo aconteceu porque a Petrobras permitiu acontecer, a Petrobrás virou um órgão falho demais, as pessoas são falhas, então o órgão vai ser, mas pô, a Petrobrás é instituição federal! Eles fizeram a sacanagem com a gente, que eles podiam ter feito uma ordem de pagamento e não fizeram, jogaram esse dinheiro em juízo, e sabiam que o juiz ia segurar esse dinheiro até todo mundo falar que ‘A não é A, B não é B’. A gente está sem receber desde antes, mas em dezembro a gente iniciou o processo [era fevereiro de 2022], o dinheiro já está no Banco do Brasil pra receber, mas tem aquela burocracia que o Banco do Brasil ainda tem 15 dias para fazer pagamento e a gente está desde dezembro sem receber. (ANGEL, 2022).²⁶⁴

Como já vimos no capítulo anterior, a Operação Lava Jato foi uma ação, orquestrada desde o centro do imperialismo, de destruição da Petrobrás e do setor da construção civil brasileiro, principalmente das *big five*. Se as UHE abordadas anteriormente foram atingidas, o COMPERJ estava no centro da OLJ. Em 2013, o líder do projeto na Petrobrás e diretor de abastecimento da estatal, Paulo Roberto Costa, foi preso pela Lava Jato e se tornou o primeiro delator do esquema de corrupção na estatal. As obras do COMPERJ foram completamente paralisadas em 2015, com mais de 70% já concluídas (COUTINHO, 2015, p. 30).

Além disso, em 2014, o preço do petróleo despencou, chegando próximo ao limite mínimo de rentabilidade de 45 dólares para o COMPERJ, que assim, aliado à desvalorização do

²⁶⁴ Entrevista concedida no dia 07/02/2022 à pesquisa.

real, tornou o complexo inviável economicamente. Conjuntamente à crise de desconfiança instaurada sobre a Petrobrás pela OLJ, houve um longo processo de desinvestimento da estatal e das empresas da construção civil brasileira, o que levou diversas grandes construtoras a entrarem com pedido de recuperação judicial e concordata.

Em 2017, o governo Temer, na gestão de Pedro Parente na Petrobrás, tentou estabelecer uma parceria com a estatal chinesa de petróleo, a China National Petroleum Company (CNPC)²⁶⁵, contudo, em 2019, as negociações foram interrompidas por falta de viabilidade econômica.²⁶⁶ A partir disso, a Petrobrás abandonou o projeto de construção de um complexo, e priorizou apenas um polo de refino de gás e produção de lubrificantes a partir de instalações já existentes com a Refinaria de Duque de Caxias (REDUC). Esse projeto, cujo nome é Polo Gas-Lub de Itaboraí, tem conclusão prevista para 2027 e está sendo realizado pela Toyo Setal, transnacional nipo-brasileira.²⁶⁷

Após ter apresentado, em linhas gerais, as características das três obras, passemos aos seus trabalhadores – que muitas vezes são os mesmos que giram pelo país atrás de grandes projetos.

4.2 Quem é o “peão de trecho”?

No Brasil, os trabalhadores da construção civil são comumente chamados de “peões”, exatamente devido ao caráter migratório daqueles que rodam pelo país atrás de obras. No caso da construção de grandes projetos, essa subcategoria profissional ganhou alguns nomes próprios que os designam: “barrageiros” e os “peão de trecho”. A literatura não cunhou um termo definitivo, tampouco os próprios trabalhadores o fizeram. O primeiro nome designa especificamente aqueles operários que se ocupam na construção de barragens e usinas hidrelétricas, com foco principal no Norte do Brasil; já o segundo termo vem daqueles que se ocupam na construção de “trechos” de estradas. Ambos designam segmentos existentes nas por nós obras estudadas, porém, a partir da pesquisa de campo, percebemos que há maior presença de operários “de trecho”, além disso, o termo “peão de trecho” nos pareceu mais abrangente, englobando maiores contingentes da categoria.

Esse trabalhador não se encaixa no imaginário do operariado clássico fabril brasileiro, mas também apresenta nuances e especificidades em relação ao operário da construção civil. O

²⁶⁵ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/07/1898315-petrobras-e-chinesa-confirmam-acordo-para-avaliar-parceria-estrategica.shtml>>. Acessado em 25/01/2023.

²⁶⁶ Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-12/petrobras-e-chinesa-desistem-de-projeto-conjunto-para-concluir-comperj>>. Acessado em 25/01/2023.

²⁶⁷ Disponível em: <<https://www.toyosetal.com/?p=1>>. Acessado em 25/01/2023.

peão de trecho se distingue por migrar acompanhando as obras de norte a sul do país, em busca de melhores salários e direitos aos quais não teria acesso se ficasse “parado” em seu local de origem.

Por isso, nesse tópico, temos por objetivo traçar o perfil do peão de trecho através das informações colhidas em nossa pesquisa de campo com os trabalhadores e na literatura existente sobre o assunto. Buscamos entender como as especificidades do peão de trecho podem influenciar na mobilização e na deflagração ou não das greves, ou seja, como elementos da trajetória pessoal desses trabalhadores podem fazer com que estejam mais ou menos dispostos a se manifestar.

Antes, através da RAIS e PNAD-Contínua, abordamos algumas características demográficas dos operários da construção civil. Através da RAIS, obtivemos os dados de sexo biológico, idade e escolaridade, e pela PNAD-Contínua, dados de raça/etnia. Assim, como esperado, encontramos uma maioria esmagadora de homens entre os peões de trecho, por volta de 90% de trabalhadores do sexo masculino nas três áreas de obras:

Tabela 4 - Trabalhadores da construção civil por sexo biológico - 2013

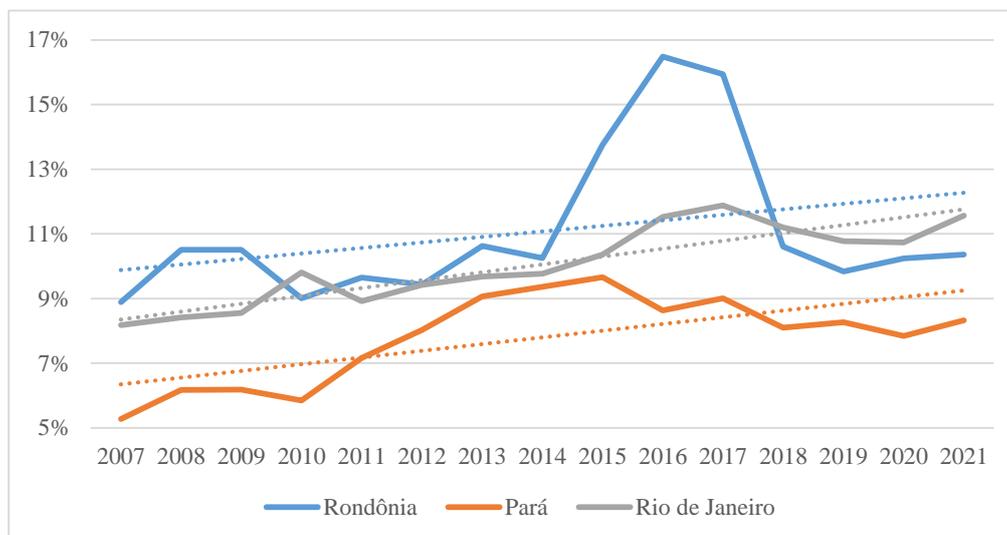
| | Rondônia | Pará | Rio de Janeiro |
|------------------|-----------------|-------------|-----------------------|
| Masculino | 89,37% | 90,93% | 90,32% |
| Feminino | 10,63% | 9,07% | 9,68% |

Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Interessante notar que existe um aumento da presença de trabalhadoras do sexo feminino durante os momentos de maior contratação das obras (entre 2010 e 2015), se mantém relativamente nos anos posteriores, mesmo que com uma leve flutuação para baixo.²⁶⁸

²⁶⁸ Entre 2015 e 2017, após o pico das obras do CHM, em Rondônia, houve um súbito aumento da participação de pessoas do sexo feminino. Contudo, se olharmos os números absolutos desses anos, percebemos que há, na verdade, uma redução grande do total de trabalhadores e, por algum motivo que não sabemos explicar, persistem trabalhadoras do sexo feminino. Após 2018, a proporção se normalizou, por volta, dos 10%.

Gráfico 17 - Participação de pessoas do sexo biológico feminino entre os trabalhadores da construção civil - 2007-2021



Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Os dados da RAIS demonstram que os peões de trecho são, majoritariamente, trabalhadores jovens, afinal, entre 60 e 70% da categoria têm entre 18 e 39 anos, o que condiz com a realidade do trabalho extenuante dos grandes projetos. Mesmo assim, a taxa de trabalhadores acima dos 40 anos ainda é considerável, representando aproximadamente 1/3 dos operários. Chama atenção também a persistência de trabalhadores abaixo dos 18 anos, principalmente em Rondônia.

Tabela 5 - Trabalhadores da construção civil por idade - 2013

| Faixa etária | Rondônia | Pará | Rio de Janeiro |
|-------------------|----------|--------|----------------|
| 10 a 14 | 0,29% | 0,00% | 0,00% |
| 15 a 17 | 1,46% | 0,25% | 0,33% |
| 18 a 24 | 19,16% | 18,64% | 15,04% |
| 25 a 29 | 19,60% | 20,24% | 15,86% |
| 30 a 39 | 30,37% | 32,75% | 30,37% |
| 40 a 49 | 17,21% | 17,20% | 20,89% |
| 50 a 64 | 11,34% | 10,50% | 17,50% |
| 65 ou mais | 0,56% | 0,42% | 0,00% |

Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Já a PNAD-Contínua demonstra uma presença acima da média de estados com população negra entre os trabalhadores da construção civil. Em Rondônia, os peões de trecho negros

são 76,90%; já no Pará, pretos e pardos totalizam 84,27%, e no Rio de Janeiro, 67,94%. Segundo o Censo de 2010, a população negra no geral desses estados era 62,48% (RO), 76,75% (PA) e 53,04% (RJ). Ou seja, esses dados exemplificam, mais uma vez, como a população negra do país é empurrada para os empregos mais precários e extenuantes do mercado de trabalho, devido ao caráter estruturante do racismo da sociedade brasileira.

Tabela 6 - Trabalhadores da construção civil por raça/etnia - 2013

| | Rondônia | Pará | Rio de Janeiro |
|-----------------|-----------------|-------------|-----------------------|
| Branca | 22,77% | 16,67% | 31,91% |
| Preta | 7,26% | 8,85% | 18,92% |
| Amarela | 0,33% | 0,29% | 0,14% |
| Parda | 69,64% | 73,89% | 49,03% |
| Indígena | 0,00% | 0,29% | 0,00% |

Fonte: PNAD-C (2023). Elaboração própria.

Através dos dados da RAIS, conseguimos perceber um fenômeno interessante acerca da escolaridade dos peões de trecho: com as grandes obras, houve um aumento da participação de trabalhadores com Ensino Médio, o que se explicaria pelo aumento das oportunidades e salários mais altos do que em outros lugares. Contudo, após o término das obras, persiste a predominância de trabalhadores com Ensino Médio. Poderia se levantar a hipótese de que isso decorre do aumento da escolaridade da população em geral; contudo, como podemos observar no Gráfico 9, também aumentou e se manteve a presença de trabalhadores mais velhos em detrimentos do segmento mais jovem em geral, perfil com maior escolaridade que os mais velhos.

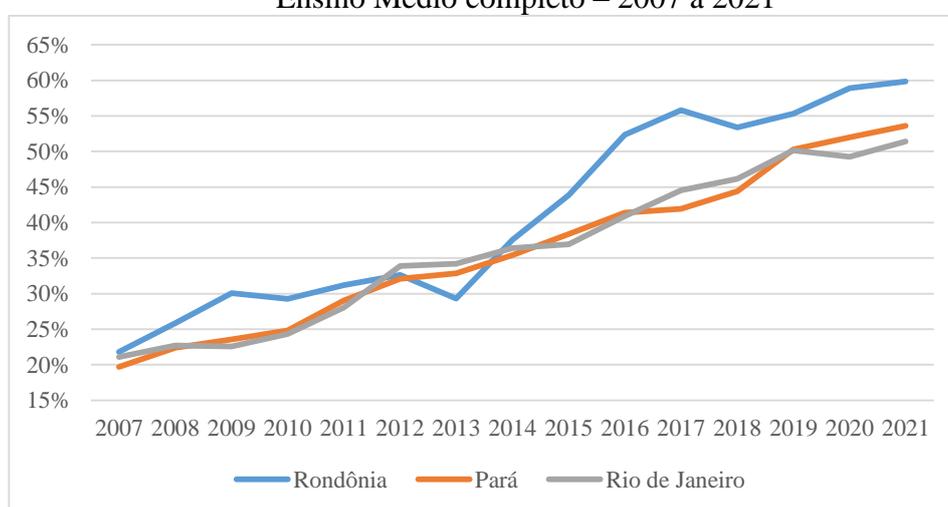
Tabela 7 - Trabalhadores da construção civil por escolaridade - 2013

| | Rondônia | Pará | Rio de Janeiro |
|-------------------------|-----------------|-------------|-----------------------|
| Analfabeto | 0,86% | 1,62% | 0,59% |
| Até 5ª incompleto | 9,06% | 8,41% | 8,74% |
| 5ª Completo fundamental | 6,74% | 5,91% | 7,92% |
| 6ª a 9ª fundamental | 17,51% | 17,75% | 13,40% |
| Fundamental completo | 18,06% | 19,91% | 19,47% |
| Médio incompleto | 8,64% | 9,82% | 8,37% |
| Médio completo | 29,32% | 32,84% | 34,21% |
| Superior incompleto | 0,96% | 0,89% | 1,76% |
| Superior completo | 8,87% | 2,85% | 5,54% |

Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

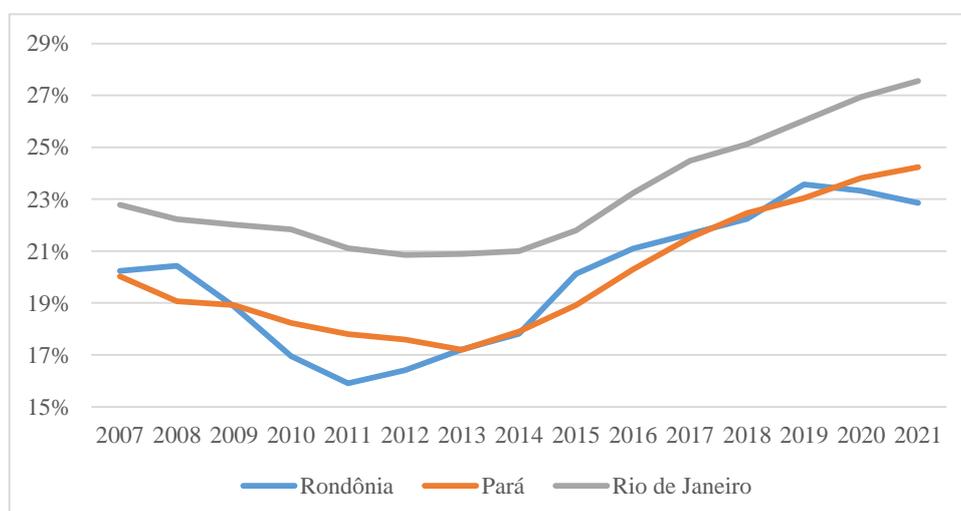
A partir disso, podemos levantar a hipótese explicativa de que os trabalhadores com Ensino Médio completo foram atraídos pelas oportunidades de trabalho e salários mais altos do que os praticados na “cidade”, como eles se referiam, para nossa pesquisa de campo, em contraposição aos canteiros de obra. No entanto, após o fim das obras ou a redução drástica dos empregados nas fases finais, se percebe a manutenção dos trabalhadores com ensino médio completo, e isso pode ser explicado pelo aprofundamento da crise econômica; ou seja, os peões de trecho com maior escolaridade mantiveram o emprego após as demissões em massas, mas com a crise econômica nacional, o trabalho na construção civil manteve-se atrativo mesmo para os trabalhadores de maior escolaridade.

Gráfico 18 - Trabalhadores da construção civil com Ensino Médio completo – 2007 a 2021



Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Gráfico 19 - Trabalhadores da construção civil entre 40 e 49 anos – 2007 a 2021



Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

A pesquisa de campo aponta para um elevado predomínio de migrantes de outros estados nas obras de Belo Monte em relação aos trabalhadores do Pará. Apenas 31,72% dos nossos entrevistados eram do próprio estado, sendo que esse dado não mensurou aqueles trabalhadores procedentes de outras cidades, como a capital, Belém, embora estes também sejam migrantes. O Maranhão (com 35,48%) foi a unidade da federação com maior número de trabalhadores entrevistados, entre os mais de 20 estados amostrados e houve resposta.²⁶⁹

Já no CHM, percebemos uma maioria de trabalhadores originários de Rondônia (59,18%) e, em segundo lugar, do Maranhão (6,12%). Ainda assim, os respondentes provinham de treze estados de todas as regiões do Brasil. Os casos de migração antecedem a obra, pois o fenômeno social no país é inerente a essa parcela da população.²⁷⁰

Já Alves (2014) observou nos operários de Porto Velho um perfil migratório parecido com o que percebemos nas obras de Altamira: apenas 15% dos operários vindos do próprio estado de Rondônia, 20% do Piauí, 18% do Maranhão e operários vindo de mais de dez unidades federativas (ALVES, 2014, p. 333).

Acreditamos que essa divergência se deva à forma de coleta dos dados imposta pela realidade das obras, afinal, tivemos que entrevistar os operários em suas residências e não nas obras, como fez Alves e nos pudemos fazer em Belo Monte. Portanto, pode-se estimar que nossa abordagem levou a uma hiper-representação dos operários locais, não nos possibilitando captar de modo mais preciso a migração para as obras.

Chama atenção a forte presença de operários do Maranhão, sendo o estado com maior presença em Belo Monte e o segundo no CHM. Talvez seja possível formular algumas hipóteses sobre os fatores que levam esses operários a migrarem e que nos ajudam a entender o perfil do peão de trecho: um estado pobre – assaltado pela corrupção estatal, sob controle de coronéis há décadas e com baixa industrialização –, que obriga a juventude e a classe trabalhadora a procurarem oportunidades de melhorar a vida em outros estados.²⁷¹

Com a alteração do desenho de nossa pesquisa do mestrado para o doutorado, não conseguimos obter esses dados quantitativos dos trabalhadores do COMPERJ, mas, com as entrevistas semidirigidas com os peões de trecho, percebemos um fenômeno diferente: ainda que os operários sejam migrantes assim como em Belo Monte e no CHM, as migrações não acontecem

²⁶⁹ Para maiores informações, conferir nossa dissertação de mestrado em Campos (2016, p. 78 e 79).

²⁷⁰ Para maiores informações conferir nossa dissertação de mestrado (CAMPOS, 2016, p. 79).

²⁷¹ Segundo o Censo IBGE de 2010, a população maranhense fora do estado era de 1,5 milhão de pessoas enquanto a população do estado chegava a 6,5 milhões de habitantes. Registra-se forte migração para os estados do Pará, São Paulo e Rio de Janeiro, na maioria dos casos, jovens, de origem rural e baixa renda.

por causa das obras e são anteriores a estas. Embora houvesse trabalhadores de outros estados, principalmente do Nordeste, a maioria era oriunda de outras cidades do estado do Rio de Janeiro.

Pode haver uma distorção nesses dados, pois aplicamos as entrevistas seguindo o mesmo método adotado em Porto Velho, isto é, escolhemos um bairro popular de Itaboraí e fomos de casa em casa perguntando se alguém havia trabalhado no COMPERJ – salientamos que fizemos a pesquisa a partir de 2017 e as obras haviam sido paralisadas em 2015.

Além disso, podemos supor que a maior presença de fluminenses no COMPERJ – em relação à de rondonienses e paraenses nas obras em Rondônia e no Pará – se deva ao tamanho da população do estado do Rio de Janeiro e, principalmente, no entorno de Itaboraí, e, também, da existência mão de obra qualificada em maior número para esse tipo de grande projeto.

Segundo reportagem de Emanuel Alencar e Rafael Galdo n’O Globo²⁷², já citada, para a Prefeitura de Itaboraí, apenas 10% dos trabalhadores empregados no COMPERJ são da cidade²⁷³, registrando-se expressiva presença de nordestinos, paraenses²⁷⁴, capixabas e mineiros. Por isso, a presença de muitos trabalhadores de fora da cidade é uma reclamação constante, principalmente dos moradores de Itaboraí que dizem não sobrar vagas para os munícipes. Como argumenta o pintor industrial Odair²⁷⁵, ao ser questionado sobre sua avaliação do COMPERJ:

Pena que às vezes a oportunidade pros moradores residentes de Itaboraí são difíceis, né? Na sua maioria voltados pro pessoal de fora. Até agora falava com uma colega do trabalho, na maioria das vezes você vê um grupo de baiano vem e leva as vagas tudo. [...] dizem que não temos profissionais qualificados, mas, na verdade, nós temos, só que as oportunidades vêm lá com os encarregados e supervisores que vêm de fora, já vêm com suas equipes formadas (ODAIR, 2022).²⁷⁶

Gostaríamos de salientar três aspectos na fala de Odair: a) ele mesmo é migrante, veio de São Gonçalo (RJ) para Itaboraí, há 28 anos, para se casar com sua atual esposa; b) manifesta sua xenofobia ao utilizar o termo “baiano” para designar aqueles que “roubavam” as vagas dos moradores de Itaboraí; c) expõe a presença dos “gatos” para contratação no canteiro do COMPERJ – assunto que trataremos brevemente a seguir.

É possível perceber nos operários do COMPERJ casos que se diferenciam do peão de trecho “comum”, embora sejam trabalhadores que mantêm a característica de “girar”. Duas lideranças das greves entrevistadas têm um comportamento parecido: ambos são soldadores e

²⁷² Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=201020140406>>. Acessado em 26/01/2023.

²⁷³ Esse dado não invalida nossa afirmação de que a maioria dos trabalhadores do COMPERJ entrevistados é do estado do Rio de Janeiro, ainda que de outras cidades.

²⁷⁴ Podendo representar operários oriundos das obras de Belo Monte.

²⁷⁵ Pintor industrial, negro, originário de São Gonçalo (RJ). Tinha 50 anos quando o entrevistamos, em 08/02/2022.

²⁷⁶ Entrevista realizada em 07/02/2022.

“rodam” por obras e construções de plataformas da Petrobrás, contratados por empresas terceirizadas. Pumba²⁷⁷ afirmou trabalhar desde 2003 em terceirizadas da Petrobrás, construindo navios, módulos, plataformas, trabalhando também na Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), na REDUC, no COMPERJ; já Herrera²⁷⁸ disse ter trabalhado nas construções das plataformas da Barracuda, Caratinga, P47, P51, P52, entre outras estruturas da Petrobrás. Devido à grande presença da estatal petroleira no estado do Rio de Janeiro, podemos aventar que ela cria uma demanda constante de trabalhadores especializados na montagem de estruturas metálicas (navios, plataformas, refinarias, etc.) e que girem em empreendimentos do estado. Mas ao perguntarmos por que Herrera tinha ido para o COMPERJ, ele nos relata que esse ritmo de trabalho não é fácil:

Primeiro porque é uma obra dentro da minha casa. Sempre tive que sair daqui quatro horas da manhã, três horas da manhã para poder trabalhar em outras obras. E quando veio a história do COMPERJ falei ‘Caraca, dentro de casa, é tudo que eu queria!’, sair daqui para trabalhar, 50 minutos daqui para lá, dependendo do trânsito. E foi uma novidade para nós, por conta dessa questão. (HERRERA, 2017).

Nos relatos obtidos em nossa pesquisa de campo, os operários constantemente retomam que são obrigados a migrar porque em suas cidades de origem não possuem condições de se empregar e progredir economicamente. A maioria dos operários justifica a migração pela ausência de opções na cidade natal, como afirma Ricardo, carpinteiro da obra da UHE de Belo Monte, que pode ser classificado como um peão de trecho por definição: nascido em Tucuruí-PA, trabalhou na obra da Usina Hidrelétrica daquela cidade; trabalhou em Jirau e em obras de estrada pelo Pará, e estava em Altamira apenas pelo trabalho na obra. “Se tivesse serviço na minha cidade, eu estava aqui nada. O cara deixa família pra trás, os amigos, deixa tudo pra trás pra tá nessa vida. O cara sai porque precisa mesmo, a opção é essa mesmo.” (RICARDO, 2015).²⁷⁹

Portanto, pela falta de opções de se empregarem com algum nível de estabilidade e segurança no trabalho, esses operários migram por todo o território. Ademais, Ricardo mostra que não faz isso com satisfação, que se possível permaneceria na própria cidade, ou seja, só migra por não conseguir garantir as condições de vida desejadas, como ocorre com tantos outros operários.

O “peão de trecho” é caracterizado pela constante mudança de local de emprego, isto é, se hoje é empregado em Belo Monte, já se empregou na obra de Tucuruí, amanhã pode estar

²⁷⁷ Soldador, negro, natural da Bahia, morando no estado do Rio desde 1994. Estava com 49 anos quando o entrevistamos, em 16/07/2019.

²⁷⁸ Soldador, branco, natural da cidade do Rio, filho de migrantes nordestinos, morava em Itaboraí desde 1997. Contava 42 anos quando o entrevistamos, em 27/07/2017.

²⁷⁹ Entrevista realizada em 21/7/2015.

em Jirau ou na COMPERJ; enfim, “girar” pelo país é algo inerente à categoria. Este é o caso do carpinteiro Ricardo, que vimos a pouco. Ele deixa claro que sua intenção ao passar por diversas obras é tentar acumular algum patrimônio, o que considera que não seria possível se ficasse em casa e em empregos que por lá conseguisse:

Eu sou pai de família, eu não tinha uma casa pra morar. Hoje eu já tenho. Através de quê? Hoje eu estou aqui, pego uma ‘indenizaçãozinha’, passo um pouquinho, vai pra outra obra, passa um tempo, pega outro pouquinho e vai construindo. Hoje eu posso dizer que tenho uma casa pra morar e botar meus filhos debaixo. Hoje se eu morrer, eu morro satisfeito. Peão de trecho é isso aí, né? (RICARDO, 2015).

Hugo Almeida – em sua dissertação de mestrado sobre os trabalhadores, “O trabalho e as greves do COMPERJ” (ALMEIDA, 2016), recorre a Marx para classificar os peões de trecho²⁸⁰ como a “infantaria ligeira do capital” (MARX, 2013, p. 738)²⁸¹, termo que nos parece muito apropriado; Marx, aliás, percebe a origem rural dessa parcela dos trabalhadores da indústria da construção:

Ela constitui a *infantaria ligeira do capital* que, segundo suas próprias necessidades, ora a manobra para este lado, ora para aquele. Quando não está em marcha, ela ‘acampa’. O trabalho nômade é empregado em diversas operações de construção e drenagem, na fabricação de tijolos, queima de cal, construção de ferrovias etc. (MARX, 2013, p. 738, grifos nossos).

Ou seja, os peões de trecho, portanto, como já apontava o autor, são aqueles trabalhadores que não conseguem sua subsistência no meio rural e recorrem a empregos informais e precários em suas cidades de origem; assim, veem nos grandes projetos uma oportunidade de perceber melhores salários, com certa estabilidade e mais direitos.²⁸² Com isso, locomovem-se de um lado ao outro do país (e do mundo), atrás de empregos subordinados à vontade do capital. Continua Marx:

Em empreendimentos com aplicação considerável de capital, como construção de ferrovias etc., o próprio empresário costuma fornecer a seu exército choças de madeira ou materiais semelhantes, vilarejos improvisados sem nenhuma instalação sanitária, à margem do controle das autoridades locais e muito lucrativas para o sr. contratista, que explora duplamente os trabalhadores: como soldados da indústria e como inquilinos. (MARX, 2013, p. 738).

Nesse trecho, Marx demonstra mais duas características dos grandes projetos: a) investimento intensivo de capital, o que já vimos anteriormente; e b) a necessidade de improvisar acomodações para esses trabalhadores, muitas vezes, em condições insalubres. Nas três obras

²⁸⁰ A partir de reportagem de Emanuel Alencar e Rafael Galdo, n’O Globo, Almeida utiliza o termo “corre-trecho”, em nossas pesquisas de campo e revisão bibliográfica não encontramos esse termo para se referir ao grupo de trabalhadores, mas sim como uma ação de “correr trecho”, reafirmando nossa nomenclatura como peão-de-trecho. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=201020140406>>. Acessado em 26/01/2023.

²⁸¹ O Capital, Seção VII “O processo de acumulação do capital”, Capítulo 23 “A lei geral da acumulação capitalista”, tópico “c) A população nômade”.

²⁸² Aqui estamos adiantando algumas de nossas conclusões que esperamos demonstrar nesse tópico com nossa pesquisa de campo.

aqui estudadas, as empresas fornecem alojamentos nos canteiros de obras, porém, ao contrário do que percebe Marx, esses não servem para os empresários lucrarem duplamente, mas sim, para exercerem controle total sobre os trabalhadores – como já vimos. Porém, especificamente no COMPERJ²⁸³, além dos alojamentos dentro dos canteiros, os trabalhadores se instalavam em “repúblicas” e pensões na cidade de Itaboraí, nas quais se reproduzia o que Marx descreveu como dupla exploração - enquanto trabalhadores e inquilinos -, sob condições sanitárias precárias, o que foi alvo de diversas denúncias.

Segundo Almeida *et al.* (2018, p. 3), a situação desses alojamentos foi peça central de audiências públicas realizadas na ALERJ²⁸⁴ que questionavam as condições de trabalho no COMPERJ. Os trabalhadores ouvidos informavam sobre empresas que cobravam aluguel pelo alojamento, além de denunciarem a precária condição sanitária dessas instalações, correlacionando-as a desenvolvimento de doenças e surtos de virose, gripes e diarreias entre os operários (ALMEIDA *et al.*, 2018, p. 4).

Muitos trabalhadores nos relataram que os contratantes prometiam alojamentos, mas, ao chegarem em Itaboraí, ou esses não existiam ou eram temporários e, depois de certo tempo, cada operário deveria “se virar” por conta própria. Assim passavam a formar repúblicas com outros trabalhadores nas mesmas condições.

Essa situação deriva da existência de “gatos” nas obras da construção civil de todo o país. Aproveitando-se do perfil de migração de peões de trecho, os “gatos” são agentes ou empresas que aliciam trabalhadores em suas cidades de origem, prometendo emprego em canteiros de obras, que podem ser grandes projetos ou mesmo obras menores. Há “gatos” que são mestres de obras ou encarregados que possuem (ou dizem possuir) contatos nas empresas e buscam chegar com equipes prontas para se empregarem nas obras. Mas há também “gatos” terceiros, isto é, aqueles que não trabalham nas obras, tampouco na construção civil, e aliciam trabalhadores de forma autônoma, mas alegando possuírem contatos para facilitar a contratação.

Normalmente, os “gatos” cobram um valor do trabalhador a pretexto de custear as despesas de transporte e/ou receber uma contrapartida pela indicação da vaga. Contudo, quando uma empresa arregimenta um operário para trabalhar fora do seu local de origem, ela deve informar aos órgãos pertinentes que os interessados estão sendo retirados do estado e onde serão

²⁸³ A bem da verdade, essas “repúblicas” e pensões de operários também ocorreram em Altamira e Porto Velho, mas eram exceções minoritárias no montante dos trabalhadores empregados nas obras e foram alvo de poucas denúncias, seja à justiça, à mídia ou a nós em nossa pesquisa de campo.

²⁸⁴ Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro.

alojados. Além disso, deve transportá-los em condições adequadas gratuitamente, seja de ônibus/avião, informar ao Ministério do Trabalho sobre a origem dos mesmos e assinar a carteira de trabalho.

Além de cobrar dos trabalhadores, os “gatos” prometem salários e condições de trabalho superiores às que os operários encontravam de fato ao chegarem nas obras, como relata Viola, ferreiro de Belo Monte:

Porque quando a gente foi contratado por aqui, pela capital aqui em Belém, eles prometeram uma coisa e quando chegamos lá, vimos que não era o que eles tinham prometido. [...] Conclusão, quando chegemos lá, a equipe daqui que foi contratada, vimos que não era exatamente o que eles tinham prometido. Chegamos lá e a obra estava no começo, vimos um regime de total escravidão, operários fora das suas funções. (VIOLA, 2014).²⁸⁵

Para Conceição (2014), os operários tinham entendimento de terem sofrido um golpe, a autora traz o relato de um trabalhador sobre o que tinha acontecido com ele, fornecido a um jornal local de Altamira:

Vimos com uma promessa de emprego na CCBM para trabalhar em Belo Monte, pagamos R\$ 350 reais e outros mais, não conseguimos nada do que nos foi prometido e agora estamos três dias jogados na porta da rodoviária, perambulando pelas ruas, sem comida, sem água, sem nada; queremos voltar para nossas casas, mas perdemos tudo. (JORNAL FATOS REGIONAIS, 2013).²⁸⁶

Os “gatos” lucram com o desespero desses trabalhadores em busca de melhores oportunidades de empregos, mesmo que isso signifique sair de sua cidade de origem, onde não há empregos fixos e recebem salários inferiores, em condições tão ruins quanto nos canteiros de obras. Entretanto, também é verdade, e precisa ser dito para que se entenda a índole do peão de trecho, que muitos trabalhadores se iludem com boatos que correm nas suas cidades que os levam a crer que os salários nos grandes projetos são maiores do que de fato são. Há muitas falsas promessas e golpes, mas há, também, tragicamente, muita ilusão por parte desses operários.

José Alves (2014) traz um relato de Juscelino dos Santos, chefe do Núcleo de Segurança de Saúde do Trabalhador da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego, na cidade de Porto Velho (SRTE-RO), descrevendo detalhadamente como agem os “gatos” nas obras do CHM, que podemos generalizar para as demais. Mesmo um pouco longo, é muito valioso:

Ela manda até uma pessoa que tem uma certa voz de comando dentro da empresa, vai na região que ela sabe que tem carência de emprego, excesso de mão de obra [...]. Aí esses gatos geralmente eles cobram desses trabalhadores, para trazer esses trabalhadores com o argumento que é dinheiro para o transporte, mas não tem que cobrar nada porque a empresa é obrigada, é obrigada a trazer o trabalhador [...] E aí o argumento do gato é esse: ‘Não, porque você vai ganhar R\$ 1.000 lá, vai ganhar muito. E aí eu

²⁸⁵ Entrevista realizada em 13/06/2014.

²⁸⁶Rabelo, M. (2013). Trabalhadores são enganados com falsa promessa de trabalho – um sonho que virou um verdadeiro pesadelo. *Jornal Fatos Regionais*, Altamira, 20 de jul. Caderno Tribuna do Xingu, p. 2.

tô te fazendo um favor, isso aqui é só para o transporte, R\$ 300. Imagina, o cara pega uma Van, o cara vem passando fome, e aí cobra lá R\$ 300 do trabalhador. E aí eu falo isso, R\$ 300 vai num universo de 40, 50 trabalhadores, como é que ele não vai ter? Cobrou o pessoal... ainda cobra da empresa, porque a empresa geralmente paga uma taxinha pra eles, pra esses gatos, eu vou te dar 4% por ‘cabeça’. Isso porque em muitas empresas ó, trabalhador [...] tá pagando, o chefe tá me pagando seja 10 ou 15 reais por cabeça. Isso um funcionariozinho de uma... já era o intermediário do intermediário, já era o quinto mais ou menos. Então todo mundo vai ganhando nessa cadeia para arregimentar os trabalhadores. E aí é assim, essa é uma forma terrível, infelizmente boa parte das empresas que contratam trabalhadores, principalmente a UHE de Jirau, utiliza pra contratar sua mão de obra. (JUSCELINO, 2011).²⁸⁷

Marcio Silva (2013) considera a exigência de contratação via Sistema Nacional de Emprego (SINE) para as obras do PAC uma resposta às reclamações das ações dos “gatos” nas greves do CHM de março de 2011.²⁸⁸ Já Gerhardt (2014) e Alves (2014) identificam um esquema de burla dos gatos através do SINE. Com isso, a empresa “legaliza” o “gato”, passa a obedecer a condicionante do EIA de mão de obra contratada 85% no local e se livra de fornecer a “baixada”²⁸⁹. Para os trabalhadores²⁹⁰, continua Juscelino:

Eles vão no SINE lá da origem, o gato intermedeia essa mão de obra, manda lá pro SINE, cobra do trabalhador, aí o SINE cadastra ele, entendeu... aí recebe da empresa, o gato recebe da empresa, é... aí manda pro SINE de Porto Velho. Pra quê? Pra que o SINE de Porto Velho registre que eles não vieram de outro local, que eles residiam em Porto Velho. Aí forçam os trabalhadores a pegar inclusive comprovante de residência, declaração de residência local, pra a empresa... pra ficar claro que a empresa contratou os trabalhadores em Porto Velho, não lá... em localidade distante da prestação de serviço. (JUSCELINO, 2011).²⁹¹

Relatamos, a seguir, três casos de trabalhadores entrevistados em Porto Velho, empregados anteriormente nas obras do CHM, entre outras muitas. Eles nos ajudam a entender por que o peão de trecho se sujeita a essas situações e a aprofundar a discussão sobre as razões que o levam a migrar:

1) Carlos, pintor industrial das obras de Jirau e Santo Antônio, filho de “peão de trecho” e que continuava com essa mesma perspectiva. Ao ser questionado sobre sua origem e como havia chegado até Porto Velho, relatou ter nascido no Rio Grande do Norte, e se criado na Bahia. Já adulto migrou com a família para Angra dos Reis-RJ. Todas essas mudanças aconteceram devido à participação de seu pai em obras de estradas e usinas; ele e o pai trabalharam

²⁸⁷ Entrevista realizada no município de Porto Velho, em 17/06/2011, por José Alves.

²⁸⁸ A partir da Mesa Nacional da Construção Civil.

²⁸⁹ Nos grandes projetos da construção pesada, é comum os trabalhadores terem direito ao que chamam de “baixada”, isto é, uma folga remunerada por determinado período – além do descanso semanal remunerado. A frequência e o número de dias são pautas de negociação entre sindicato patronal e de trabalhadores.

²⁹⁰ Almeida (2016) percebe que as empresas no COMPERJ forjavam comprovantes de residências em Itaboraí para também se livrarem de fornecer baixada para os funcionários.

²⁹¹ Entrevista realizada no município de Porto Velho, em 17/06/2011, por José Alves.

na construção da Usina Nuclear de Angra. Após isto, deixou a família para migrar para Rondônia e trabalhar na construção da UHE de Samuel. Lá se estabeleceu e, recentemente, trabalhou nos dois canteiros do CHM.

2) O pai da família, Sócrates, nascido em Bacabal-RN, migrou para o estado do Amazonas para trabalhar na obra de construção da Usina de Balbina, se estabelecendo em Manaus, já tendo trabalhado nas obras das UHEs de Ibatinga-SP e Tucuruí-PA. Com idade mais avançada, Sócrates decidiu migrar com toda a família de Manaus para Porto Velho; depois de estabelecido na UHE de Santo Antônio, conseguiu emprego para os dois filhos. Enquanto o pai trabalhou em apenas uma obra, um dos filhos, Valter, carpinteiro, trabalhou também em Jirau e relata como considera a experiência positiva:

Na cidade você não ganha o que ganha na obra... qualquer cidade, Manaus, São Paulo, qualquer cidade não ganha o que ganha na obra... Aí eu estou juntando né? Graças a Deus, eu já comprei essa motinha, tirei minha habilitação e já troquei pra “D”. Estou pagando a faculdade da minha mulher, esse é o último ano, graças a Deus... tudo da obra, não tenho o que reclamar não. (VALTER, 2015).²⁹²

3) Danilo, aos 27 anos, originário de Imperatriz, no Maranhão – cidade com mais operários entrevistados – e com passagem pelo estado de Tocantins. Danilo possui nível médio (é técnico em enfermagem) e escolheu trabalhar como “peão de trecho” por ser a única forma de “dar uma vida digna aos seus filhos”, em suas palavras. Ao ser entrevistado, morava com toda a família em Altamira e trabalhava nas obras de Belo Monte, como vibradorista – uma das funções com salários mais baixos na obra –, mas já havia passado pela UHE de Santo Antônio, pela UHE de Estreito (SP) e pela barragem de Erechim (RS).

Esses exemplos demonstram como esse modo de vida e a busca por atingir objetivos de consumo não fazem parte de uma escolha individual. Essa parcela significativa da população se vê obrigada a girar o país em busca de melhores condições de vida, com empregos mais estáveis e rentáveis do que os oferecidos em suas cidades de origem.

Por outro lado, como também estamos vimos demonstrando ao longo do texto, as condições de trabalho, a situação de moradia, o confinamento nos alojamentos, a elevada rotatividade, o tipo de trabalho, a distância dos grandes centros urbanos, as constantes greves e paralisações por questões ambientais e mesmo a luta dos indígenas, não são atrativos para quem pensa em trabalhar nessas obras. Ainda assim, ao longo de uma década, grandes contingentes de operários do Brasil inteiro se encaminharam para as obras do CHM, de Belo Monte, do COMPERJ, além de tantas outras pelo país afora. Desse modo, um setor considerável da classe trabalhadora

²⁹² Entrevista realizada em 14/07/2015.

acostumou-se, ao longo da vida, a trabalhar nessas condições país afora, em troca de rendimentos melhores.

O debate sobre o PAC nos governos petistas, em Singer (2012), talvez deixe entrever uma possível chave explicativa para essa questão. Para o autor, as obras do PAC estariam libertando do “inferno do desemprego” massas de trabalhadores que, até então, vinham sendo completamente excluídos do mercado formal de trabalho, sendo reservados a eles a precariedade, a instabilidade e a insegurança. Contudo, essa entrada no mercado formal de trabalho seria uma “precariedade com carteira assinada”, ou seja, ainda se mantêm as situações de precariedade, instabilidade e insegurança vividas anteriormente, porém formalizada – garantindo alguns direitos mínimos que podem possibilitar aos trabalhadores melhores condições de vida.

Alguns elementos colhidos pela observação e durante a revisão bibliográfica levam-nos a entender que esta é uma boa explicação para justificar o caráter itinerante do “peão de trecho”. Isto é, setores mais precarizados da classe trabalhadora, com pouco acesso a direitos mínimos, como carteira assinada, veem nos grandes projetos a possibilidade de conquistarem melhores condições de vida. São trabalhadores que, em suas cidades de origem, estariam vivendo de bicos, trabalhos informais e instáveis, acumulando duplas jornadas, ou na área rural, ou seja, uma gama de situações de sobrevivência caracterizadas por baixa ou nenhuma estabilidade trabalhista, com acesso restrito a direitos conquistados pela classe trabalhadora ao longo do último século. Elementos considerados básicos para o operariado industrial urbano – como 13º, seguro-desemprego, férias remuneradas, hora extra remunerada, indenização, e outros – tornam-se atrativos para que essa parcela da população se insira nessas obras.

Entretanto, além do acesso a direitos, não podemos afastar a hipótese de que alguns setores dos trabalhadores buscam trabalhar em grandes obras com o objetivo de receber mais do que “na cidade”, permitindo-lhes “fazer o pé-de-meia”, atingir o sonho da casa própria, enfim, uma série de vantagens por eles já apresentadas em alguns dos relatos anteriores. Este é também o caso de Gabriela Maria, ferramenteira da obra de UHE Santo Antônio, contratada como auxiliar de cozinha, que faz as contas para demonstrar o porquê se ganha mais na obra do que “na cidade” e porque compensa se sujeitar a toda a realidade da obra, inclusive à situação de desvio de função:

[...] é um lugar onde o trabalho é puxado, mas o lugar onde você ganha melhor é dentro de obra. Ganha mais lá do que na cidade, porque na cidade você vai desenvolver um trabalho de cozinha, vai ganhar 600 reais das 7h da manhã às 17h da tarde. Dentro da obra você vai ter suas horas, por que eu era horista lá, minha hora era R\$ 3,59, eu tirava R\$ 1790, era 44 horas por semana, então com minhas horas eu tirava

R\$ 1790. Aonde na cidade que eu vou tirar mil e setecentos reais? (GABRIELA, 2015).²⁹³

Portanto, o assim chamado “peão de trecho” – trabalhador dos grandes projetos da construção civil do país – é marcado pelo seu caráter migratório, isto é, de trabalhadores que se deslocam de suas cidades de origem para ingressar em grandes obras mais de uma vez ao longo de suas vidas, mas também migram para além das obras, saindo dos rincões do Brasil em busca de melhores condições de vida. É também um trabalhador marcadamente jovem, principalmente pela exigência física que o tipo de trabalho lhes impõe.

Contudo, quando o peão de trecho – como veremos – sofre com atrasos de salários, não pagamento de horas extras, não pagamento de hora *in itinere* ou qualquer outra situação que o impeça de “fazer o pé-de-meia”, ele indigna-se e torna-se disposto a participar de greves e paralisações – mesmo que isso signifique a sua demissão. Antes de abordar esse ponto, vejamos mais de perto como se dá o trabalho nos canteiros de obras.

4.3 O regime de trabalho em um canteiro de obras

Como nos aponta a literatura arrolada no debate teórico que realizamos no primeiro capítulo, o regime de trabalho ao qual estão submetidos os trabalhadores pode ser um fator central para a eclosão de greves selvagens, com recurso a táticas violentas. Por isso, para compreender o estopim das greves nessas obras, é necessário considerar o regime de trabalho ao qual estão submetidos.

Em sua maioria, essas greves são desencadeadas a partir de conflitos internos existentes no próprio processo de trabalho. Por exemplo, como veremos a seguir, a chamada “Greve dos Maranhenses” em Belo Monte, iniciou-se a partir da demissão de quatro operários que se recusavam a executar uma função que não era a deles. Em abril do ano seguinte, a greve começou em decorrência da morte de um trabalhador em um acidente de trabalho. Já em Jirau, a greve em março e abril de 2011 foi deflagrada a partir de uma briga envolvendo operários e motoristas terceirizados responsáveis pelo transporte dos trabalhadores dentro e fora do canteiro. Diversas greves nas obras do COMPERJ iniciaram-se a partir da luta contra a demissão de operários, muitas injustificadas, e pelo processo de falência das empresas.

Para compreender a relação entre o cotidiano do trabalho e a eclosão das greves, recorreremos à análise de Burawoy (1979, 1985) acerca dos regimes de trabalho. O autor empreende uma análise das relações *de* produção, mas também das relações *na* produção, ou seja, aborda

²⁹³ Entrevista realizada em 15/07/2015.

um conjunto de elementos que interferem na produção capitalista (ESTANQUE, 2005). Seguindo as elaborações de Marx sobre o mundo fabril, Burawoy busca entender o que é necessário e suficiente para garantir a subsunção da força de trabalho ao capital; para isso, o autor utiliza dois elementos para classificar os regimes fabris ao longo da história.²⁹⁴ Primeiro, a chave coerção/consentimento, isto é, mecanismo que leva os trabalhadores a voltarem a trabalhar no dia seguinte. Em segundo lugar, a relação entre a reprodução da força de trabalho e o processo de produção.

A análise efetuada em suas pesquisas parte de elementos empíricos captados através da observação participante em diferentes fábricas pelo mundo. A metodologia empregada permite a Burawoy compreender profundamente quem é o trabalhador e o processo de trabalho a que é submetido. Inspirados em sua abordagem, buscamos entender quem são “os peões de trecho” e sob quais condições trabalham nas obras do CHM, de Belo Monte e do COMPERJ.

Burawoy parte de um elemento-chave para entender as relações na produção: “a dependência dos trabalhadores em relação à venda de sua força de trabalho” (1990, p.32), mas percebe que o regime descrito por Marx (despotismo de mercado) é uma exceção ao longo da história, havendo, portanto, alterações nos regimes fabris. Marx já havia percebido que o capitalismo competitivo não iria persistir, e a história confirma isto; contudo, seu desaparecimento não leva ao advento do socialismo, mas sim, segundo Burawoy, do capitalismo monopolista, o qual colocará as relações nas fábricas em outro patamar.

Essa conjectura abriu toda uma discussão na sociologia do século XX acerca da análise do mundo fabril. O autor de “O Capital” acredita que a coerção do mercado é suficiente para garantir a subsunção da força de trabalho ao capital, deixando em segundo plano os aparelhos políticos que buscam assegurá-la. Burawoy, diferentemente, examina a intervenção do Estado sobre a relação da unidade e separação entre a reprodução da força de trabalho e a atividade produtiva no trabalho, ou seja, os elementos estatais que influenciam no grau de dependência dos operários em relação ao trabalho.

Dessa forma, o autor identifica a presença de três períodos em que predominam regimes fabris diferentes: o despotismo fabril, o hegemônico e o despotismo hegemônico. Não é nossa intenção reconstituir sua análise, mas sim, a partir de alguns de seus elementos, caracterizar o regime de trabalho dos operários das obras das UHEs de Belo Monte, Jirau e Santo Antônio.

²⁹⁴ Em nenhum momento o autor buscou estabelecer tipos ideais, por isso, obviamente, em nossa caracterização, há elementos intercambiáveis entre os regimes de trabalho na produção capitalista.

O primeiro período, denominado por Burawoy como despotismo fabril, é aquele em que os operários eram coagidos a venderem a sua força de trabalho sob as condições designadas pela burguesia, com pouco consentimento. Ou seja, havia maior vigilância e autoritarismo do capital sobre o trabalho, intensificação da extração da mais-valia absoluta e, principalmente, unidade entre a reprodução da força de trabalho e o processo de produção.

Contudo, a intensificação da exploração gera dois problemas ao capitalismo: os baixos salários e as péssimas condições de reprodução da vida da classe trabalhadora levam ao subconsumo, e – somando a isso a péssima situação de trabalho à qual eram submetidos – provocam uma situação de constante resistência operária. Por isso, a burguesia busca – através da intervenção coletiva, isto é, do Estado – estabilizar a produção, alterando a relação coerção/consentimento. Assim, o Estado passa a garantir alguns níveis de estabilidade social aos trabalhadores, como salário mínimo e previdência, assegurando-lhes também condições para a organização e representação coletiva. Através desses direitos, a sujeição da força de trabalho ao capital passa a se dar mais pelo consentimento do que pela coerção. A classe trabalhadora continua em situação de vulnerabilidade, devido à mobilidade de capital entre regiões e países, mas agora ela deixa de ser individual e passa a ser coletiva.

No último período, Burawoy considera que há uma nova alteração no quadro coerção/consentimento, passando novamente a prevalecer a coerção, mas ela não se dá de modo individual, físico ou economicamente, mas através da *“tirania ‘racional’ da mobilidade do capital sobre o trabalhador coletivo”* (BURAWOY, 1979, p.150, grifos nossos). Ou seja, encerra-se o consentimento diante da prevalência do medo do fechamento das fábricas, de plantas e da fuga de capitais. A partir disso, Burawoy especula que a classe trabalhadora nos países avançados passa por um período de desmobilização e de percepção do caráter irreconciliável de seus interesses com o desenvolvimento capitalista. Se, em um primeiro momento, isto pode levar a uma letargia do movimento operário, Burawoy acredita que, por outro lado, pode lembrar os trabalhadores que seus interesses só podem ser atingidos em uma sociedade para além do capital.

Dessa forma, consideramos que as relações *de* e *na* produção em um grande projeto ainda podem ser caracterizadas como um regime fabril despótico. Afinal, presenciam-se dois elementos centrais a partir da classificação de Burawoy: o trabalhador é levado a trabalhar mais pela coerção do que pelo consentimento, e existe uma forte unidade entre a reprodução da força de trabalho e o processo de produção. Alguns elementos apresentados a seguir podem comprová-los.

4.3.1 Estrutura hierárquica de um canteiro de obras

Inicialmente, é necessário considerar que nos canteiros de obras existe uma estrutura hierárquica consideravelmente rígida e muito bem estabelecida. Através da literatura na área, principalmente em Coutinho (1980), e da observação em campo, podemos perceber que o trabalho nos canteiros de grandes projetos é dividido em equipes que variam entre oito e dez pessoas, podendo ser formadas por ofícios ou mesclando diferentes ofícios. No primeiro caso, pode-se montar, por exemplo, uma equipe somente com a função de fazer as armações de ferro; já no segundo, uma mesma equipe pode reunir carpinteiros, ferreiros, soldadores, pedreiros e auxiliares de produção. Todas as equipes possuem um líder, que é subordinado a um ou mais encarregados.

Dentro das obras aqui estudadas, podemos observar a seguinte divisão hierárquica: encarregado geral, encarregado de setor, líder, oficial e auxiliar de produção. O encarregado geral é o responsável por toda a obra ou por alguma área da obra - por exemplo, instalação de máquinas, tubulações, diques, etc.; ele responde ao engenheiro responsável pela obra ou ao engenheiro da mesma área da qual é encarregado. Já o encarregado de setor é o responsável por setores como concretagem, armação, soldagem e outros, e responde imediatamente ao encarregado geral. Abaixo deste, hierarquicamente, está o líder de equipe, o qual é responsável pelo gerenciamento cotidiano da ocupação atribuída à sua equipe. A equipe é formada por oficiais e auxiliares de produção (antigos serventes). Os oficiais são aqueles especializados em determinado ofício, como soldador, ferreiro, pedreiro, carpinteiro, vibradorista e armador. Os auxiliares de produção são aqueles com menor experiência no ramo e que ainda não possuem especialização – há também auxiliares que estão em treinamento para assumir como oficiais. Sua função na obra é ajudar os oficiais, principalmente nos serviços mais pesados e desgastantes, que exigem a força bruta.

Dentre as funções de auxiliar de produção, oficiais, líderes e encarregados, há uma nítida divisão de poder e respeito, mas também de remuneração. Dessa forma, em 2014 um auxiliar de produção normalmente ganhava um salário pouco acima do mínimo, enquanto o salário base dos oficiais pagava entre R\$ 1.517,93 no CHM, R\$ 1.630,20 em Belo Monte, e, no COMPERJ, R\$ 1.727. A ascensão nessa estrutura hierárquica tem por base os anos de experiência e a boa relação com os superiores, que concedem a elevação de nível, portanto, não se deve esquecer que uma boa relação com os superiores significa também uma boa relação com a empresa contratante.

Nos grandes projetos, existem também os operadores de máquinas, sejam caminhões, retroescavadeiras, betoneiras, basculantes, tratores, ônibus, entre outros, principalmente no setor de escavação e terraplanagem. Eles são considerados oficiais, mas possuem remuneração muito superior ao operário padrão, e, à época de nossas pesquisas, chegavam a receber até R\$ 6 mil reais mensais.

4.3.2 A busca por horas extras

O primeiro elemento que nos leva a identificar um regime despótico fabril é a busca e a execução de horas extras no trabalho na construção civil, como percebem Sousa (1983) e Ribeiro (2008). O trabalho além da jornada regulamentada pela CLT é algo comum e esperado pelos dois lados da relação de trabalho no setor. Ainda mais por se tratar de um grande projeto, cuja temporalidade faz com que os trabalhadores busquem “fazer o pé-de-meia”, como nos foi dito em campo, ou “fazer a vida” naquela obra, como percebe Ribeiro (2008).

Segundo Souza (1983), há basicamente duas formas de contrato dos trabalhadores: por hora trabalhada e por tarefa. Na execução dos grandes projetos prevalece a contratação por hora trabalhada. No caso aqui estudado, essa é a regra de contratação. Apenas para alguns serviços específicos e curtos, contrata-se por tarefa. Portanto, os operários são contratados para trabalhar x horas semanais e recebem por essas horas; caso realizem horas extras, devem receber por elas também.

Enquanto a CLT regulamenta a jornada de trabalho de 8 horas diárias, o normal do trabalho na construção civil é de 10 horas diárias. Afinal, a CLT permite duas horas “normais” de horas extras diárias e duas excepcionais mediante justificativa prévia. Porém, no setor da construção, a jornada básica é de 10 horas e a estendida, de 12 horas diárias. Almeida *et al.* (2018) percebem a mesma situação no COMPERJ:

No Comperj, os empregados cumprem a jornada semanal de 44 horas, sendo dividida em quatro dias de 9 horas e um dia de 8, com a compensação do sábado. Mas, em lugar de folga, o sábado se converte em dia adicional de trabalho em regime de hora extra. Além do sábado, também era comum a convocação para trabalhar aos domingos e feriados. (ALMEIDA *et al.*, 2018, p. 4).

O peão de trecho aparenta ser acostumado com o ritmo intenso de trabalho dessas obras pela vontade de conseguir o maior rendimento possível. Isto é, através das ampliações das jornadas de trabalho como as descritas, esses operários buscam “fazer a vida” em uma grande obra. Como demonstra Ribeiro:

Assim, a grande obra, também pela sua temporariedade, é um período de trabalho em que a sujeição aos mecanismos de exploração que extrapolam a jornada legal é desejada pelos trabalhadores que podem, até mesmo, imaginar recompor suas forças após

o término da obra, quando saíam do ‘ritmo Brasília’ que, paradoxalmente, lhes matava e fazia viver. (2008, p. 184).

Dessa forma, muitos trabalhadores nos relatam que um dos motivos de buscarem essas obras é exatamente a possibilidade de fazer muitas horas extras, afinal, pela magnitude das obras, sempre haverá demanda de trabalho. Porém, muitos reclamam do não pagamento das horas corretamente ou mesmo de não se acrescentar 100% nas horas extras de domingo, como, por exemplo, nos relata Viola:

Quando tinha feriado que era pra trabalhar, eles trocavam o feriado pelo sábado. Ou seja, eles trocavam um dia 100% por um dia normal, eles davam folga num dia de feriado, que era um dia pra ganhar 100%, pra ganhar uma extra, por um sábado que era nosso dia de folga. Porque quando a gente foi contratado por aqui, pela capital, aqui em Belém, eles prometeram uma coisa e quando chegamos lá, vimos que não era o que eles tinham prometido. Falaram que ia ter muita hora, que os funcionários iam trabalhar em cima de hora, que ia dar pra tirar um bom dinheiro. (VIOLA, 2014).²⁹⁵

Dessa forma, é perceptível que uma das características dos peões de trecho é exatamente o objetivo de fazer muitas horas extras para complementar o salário e, assim, compensar o deslocamento para as obras. Por isso, não poder realizar horas extras é um dos fatores de descontentamento dos operários com as obras que pode gerar um ímpeto de mobilização.

Devido aos baixos salários pagos, os capitalistas da construção civil garantem maiores taxas de mais-valia em sua forma mais direta, e forçam esses operários a trabalharem sob essas condições, buscando fazer horas extras exatamente para ter os rendimentos necessários para a reprodução da sua força de trabalho.

4.3.3 Intensificação do ritmo de trabalho

Além do aumento da jornada de trabalho através das horas extras, as grandes empreiteiras ampliam a extração de mais-valia intensificando o ritmo de trabalho. Como buscamos demonstrar em Campos (2015), no processo de produção da construção civil, não há grandes revoluções, como foi o fordismo ou o toyotismo, que realizam grandes saltos na produtividade por meio de novas tecnologias e mudanças organizacionais. Assim, não há incrementos tecnológicos ou análises científicas que permitam aumentar a produtividade. Essa é incrementada pela exigência de ritmos de produção mais acelerados e cumprimento de mais horas de trabalho.

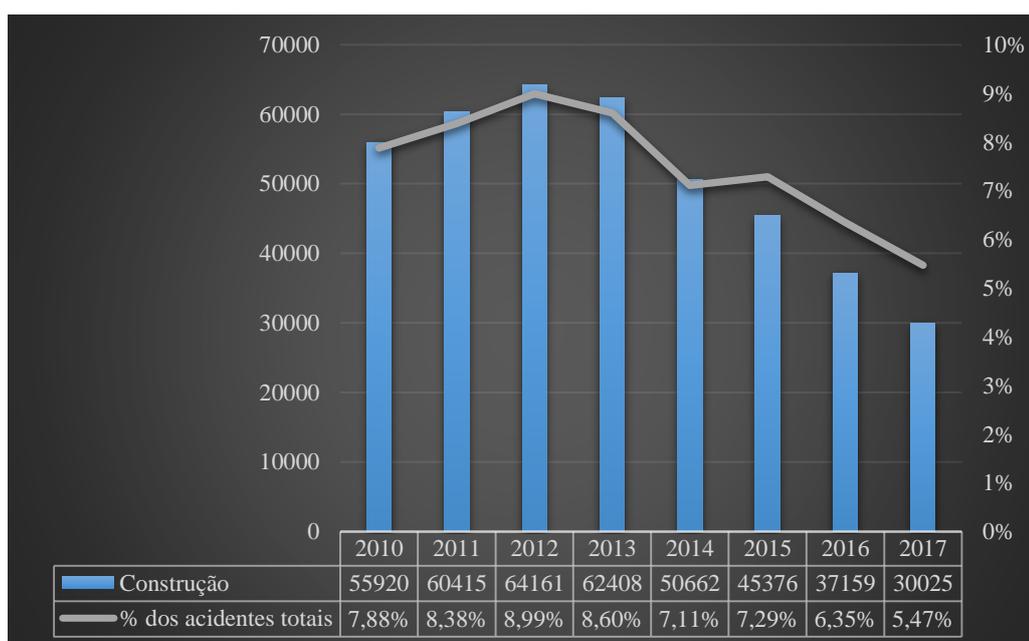
Essa intensificação do ritmo de trabalho pode ser percebida, e resulta, em elevado número de acidentes de trabalho nas obras. Não conseguimos acesso à informação do número de

²⁹⁵ Entrevista realizada em 13/06/2014.

acidentes e/ou mortes no trabalho nas três obras aqui estudadas, contudo, alguns acidentes obtiveram notoriedade nacional.²⁹⁶ Também utilizaremos dois índices como indicativo dos acidentes de trabalho nas obras ora estudadas: a) acidentes de trabalhos no setor da construção civil registrados nacionalmente; b) incidência²⁹⁷ de acidentes do trabalho nas cidades em questão.

Na última década, enquanto o Brasil vivia uma relativa estabilidade, com leve tendência de queda e pequenas elevações anuais²⁹⁸, na construção civil verificou-se um aumento da proporção dos acidentes na construção. Os períodos que registram maior intensidade nessas obras (2011-2013) são os anos com maior número de acidentes do trabalho no setor em todo o país. Ou seja, além de aumentar a ocorrência de acidentes setorialmente, aumenta-se mais na construção com relação aos demais setores.

Gráfico 20 - Acidentes de trabalho registrados no setor da construção no Brasil - 2010 - 2017 ²⁹⁹



Fonte: Anuário Brasileiro de Proteção (2019).³⁰⁰ Elaboração própria.

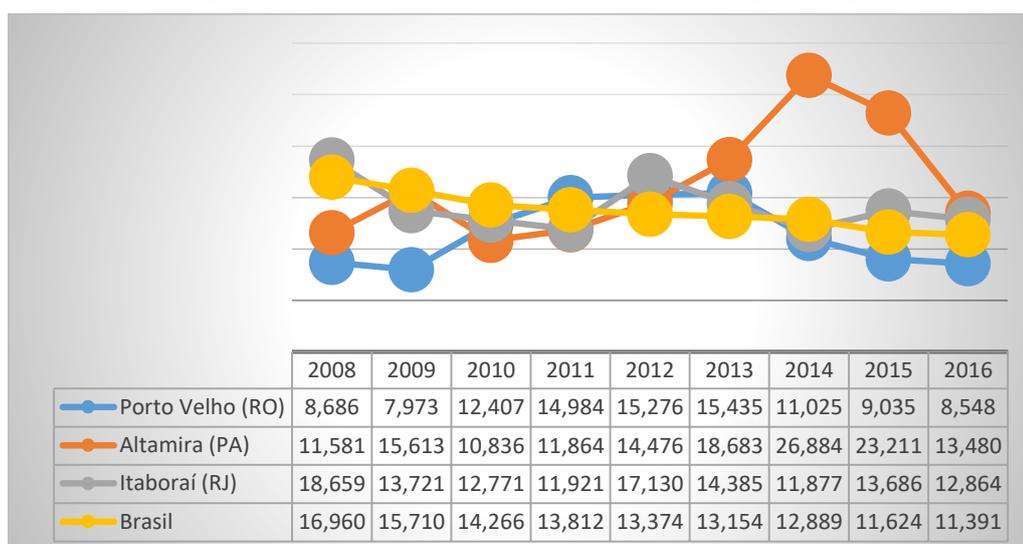
²⁹⁶ Uma busca rápida na Internet com as palavras “acidentes”, “Jirau”, “Santo Antônio”, “Belo Monte” e “COMPERJ”, dá acesso a uma infinidade de notícias relatando acidentes e mortes nas quatro obras.

²⁹⁷ A taxa de incidência é um indicador da intensidade com que acontecem os acidentes e expressa a relação entre as condições de trabalho e o quantitativo médio de trabalhadores expostos àquelas condições. Calcula-se da seguinte forma: (acidentes de trabalho / pessoas assalariadas) x 1000. Por exemplo, em Porto Velho, em 2008 aconteceram 8,7 acidentes do trabalho para cada 1000 assalariados na cidade. Recorremos a essa taxa visto que é esperado que se aumente o número absoluto de acidentes quanto maior o número de trabalhadores empregados, por isso, deve-se ponderar.

²⁹⁸ Observadas nos números absolutos de acidentes de trabalho no país, mas com queda na incidência.

²⁹⁹ Apesar de o COMPERJ ter seu início datado em 2006 e a UHE Jirau em 2009, só encontramos dados para o período entre 2010 e 2017. Contudo, consideramos suficientes, já que os picos das obras se deram após 2010.

³⁰⁰ Disponível em: <<https://bc.pressmatrix.com/pt-BR/profiles/1227998e328d/editions/0e55e8eba33a3ed62b2e>>. Acessado em 19/05/2023.

Gráfico 21 - Incidência de acidentes de trabalho – 2008 a 2016³⁰¹

Fonte: CAGED e IBGE-Cidades (2023). Elaboração própria.

Nas cidades analisadas, o pico de acidentes do trabalho coincide com o auge das obras em questão, sendo reduzido após a decadência ou a finalização das obras. Com a Operação Lava Jato, o fim do PAC e a crise econômica a partir de 2015, diminui-se o número total de acidentes na construção (como nos demais setores), mas também diminui a porcentagem de acidentes na construção no total registrado no país. Ou seja, há uma correlação forte entre o PAC e o aquecimento do setor da construção com o aumento dos acidentes no setor. Pode-se responsabilizar, com tranquilidade, a pressão patronal para aceleração da produção no setor.

Gerhardt (2014) percebe uma proliferação tanto de acidentes de trabalho quanto de doenças laborais das usinas do rio Madeira, desde malária, dengue e esquistossomose, ligadas aos ambientes onde estão localizadas as obras, mas também alcoolismo e doenças sexualmente transmissíveis. Apesar do aumento espantoso de acidentes de trabalho, não se verifica abertura de CATs para adoecimento e acidentes por parte das empresas e tampouco notificação por parte dos hospitais:

Salienta-se que, na grande maioria dos adoecimentos e acidentes que envolvem os trabalhadores das usinas Santo Antônio e Jirau, estes são encaminhados para hospitais particulares na cidade de Porto Velho, os quais são conveniados com as empresas construtoras e as suas terceirizadas, em que não existe a rotina de notificações dos agravos e acidentes através do SINAN e SIM/MS, conforme estabelece a Portaria GM/MS nº 104 de 25 de janeiro de 2011. (GERHARDT, 2014, p. 91).

Além disso, o consórcio construção de Santo Antônio (CSAC) foi condenado a ter uma política mais extensiva de segurança do trabalho e prevenção de acidentes devido às constantes

³⁰¹ Apesar de o COMPERJ datar de 2006, só encontramos dados para o período de 2008 a 2016. Contudo, consideramos suficientes, já que o pico das obras se deu em 2012.

reclamações dos trabalhadores ao Ministério Público e à persistência excessiva de acidentes. Por exemplo, em nossas entrevistas, encontramos Gustavo, pedreiro da obra de Santo Antônio, afastado após um acidente no canteiro. Ele descreve o acidente e relata-nos sobre as condições de trabalho e a assistência oferecida pelo CSAC:

Eu tô trabalhando lá ainda, tô afastado... tive um acidente do trabalho. Foi na central de massas³⁰², numa pedra maceta. Agora depois do meu acidente, mandaram asfaltar tudo lá, não aconteceu só comigo, não, aconteceu com mais dois. A pedra fez ‘plac’ e o carrinho fez ‘plac’, aí meu pé virou, meu tornozelo virou e ficou inchado. A minha coluna foi pro pau também. Aí asfaltaram por que ficaram com medo né? Tanto acidente lá. A gente já vinha reclamando de muito tempo, ‘olha acontece acidente’. Uma vez um rapaz se rasgou todinho. Aí duas semanas depois do acidente que tive, outro rapaz também, a mesma coisa, aquelas pedras que têm lá, você sabe como é que é... Aí o cara tem que passar no meio delas, pisava em falso com um carrinho de mão que pesa quase 120 kg, que a gente carregava, qualquer coisinha, fio...[...]. Vou fazer a terceira cirurgia já e qualquer coisinha meu joelho sai e continua doendo, doendo mesmo, não é brincadeira não, e a coluna dói mais que tudo. Por andar torto e peso, lesionou a L4, L5, L6, L7... eles querem operar mais eu tô com medo, né? [...] Meu acidente do trabalho, todo mundo sabe, perdi 50% do movimento na primeira operação, eles me deram a CAT e agora não querem me dar mais a CAT. Já fui no Ministério Público, o Ministério Público mandou eles darem minha CAT, eles não deram, me mandaram no INSS, estão me fazendo de palhaço. [...] Eu trabalhava na central de massas, entendeu... você olhava assim, pensava que não tinha perigo não, mas tinha bem um monte, a gente mexia com forno, pipocava que nem carvão, já bateu... tenho uma cicatriz bem aqui... A gente usava óculos e máscara, elas picavam assim irmão, a temperatura chegava a quase 300° C, muitas vezes a gente bebia água e volta, e nunca um técnico da segurança do trabalho chegava ali... Eu tive uma convulsão lá de tão quente que tava, né? Por aí vai, eles não tão nem aí, passa mal e vai, faz que nada aconteceu. (GUSTAVO, 2015).³⁰³

Matheus, auxiliar de produção no COMPERJ, também reclama das condições da segurança do trabalho nas obras: “A segurança do trabalho era muito falha, porque ou você faz e trabalha ou você trabalha com segurança, você não faz os dois. Ou você bota sua vida em risco ou você não vai fazer o serviço, porque você não tem a estrutura pra fazer”. (MATHEUS, 2022).³⁰⁴

Ao perguntamos sobre a possibilidade de recusa, ele nos descreveu situações de assédio pelos líderes ou encarregados. No mesmo sentido, Alves (2014) também percebe no CHM a fragilidade da área de segurança do trabalho nos canteiros:

[...] há relatos de falta de antecipação de riscos por parte da engenharia de segurança, falta ou carência de fiscalização de técnicos de segurança e engenheiro de segurança no setor da obra, sobre jornada de trabalho, pressão por agilidade no serviço realizado, indicativo de falta de treinamento para a função. (ALVES, 2014, p. 440).

³⁰² Presente em grandes obras, é o local onde se produz todo tipo de massas utilizadas nas obras, como concreto, cimento, argamassas, etc.

³⁰³ Entrevista realizada em 08/07/2015.

³⁰⁴ Entrevista realizada em 08/02/2022.

4.3.4 Desvio de função

Outra característica recorrente no trabalho da construção civil, segundo nossa pesquisa de campo, é o desvio de função. Parece-nos que é algo tão corriqueiro que não suscita grande comoção entre os operários, mas, mesmo assim, vários deles nos relataram serem contratados para exercer determinado cargo e, na verdade, executar outro. Os relatos ainda revelam que aqueles operários que não realizavam as funções que não lhes são legalmente atribuídas são considerados preguiçosos e são ameaçados de demissão pelos superiores. Como relatam o carpinteiro Valter e o vibradorista José Ferreira:

Tinha época que o encarregado não tinha o que fazer e procura coisa pra gente fazer, até limpeza... É bom que tava gerando emprego né? Porque se não tiver o que fazer, o superior maior vai dizer ‘A gente vai reduzir aquela equipe lá que não tá fazendo muita coisa’.[...]. (VALTER, 2014).³⁰⁵

Às vezes o cara que ligava o concreto não ia, aí ele destacava um ajudante pra fazer a função do cara, aí era quem ficava lá com o cara da betoneira. Aí a gente não podia bater o pé, né? De dizer ‘não, eu não vou, que sou ajudante, esse cara é contratado aí’, não podia falar isso, porque o encarregado já ia chiar: ‘Porra, não quer trabalhar não, é?’ Então o que o cara pedia pra fazer, a gente fazia. (JOSÉ FERREIRA, 2015).³⁰⁶

4.3.5 Rotatividade na construção civil

O processo de produção da construção, com oscilações na demanda por mão de obra, e a própria limitação temporal da obra fazem com que o setor da construção civil seja marcado pela elevada rotatividade³⁰⁷ da mão de obra. Assim, conforme aponta o DIEESE (2014), a partir dos dados da RAIS³⁰⁸, a construção é o setor com taxa de rotatividade mais alta no Brasil, com 115% em 2013 e taxa descontada de 88,1%.³⁰⁹ - muito superior a setores como, por exemplo, a indústria de transformação, que encontrava-se em 6º lugar no país naquele mesmo ano, com taxa de 52,4% e taxa descontada de 35,4%.

As taxas de rotatividade elevadas significam para o trabalhador uma situação de instabilidade muito grande em seu emprego. Para o trabalhador, causa uma insegurança quanto à manutenção do posto de trabalho e o rebaixamento dos salários. Como aliás demonstram os índices do DIEESE (2014), sendo essas demissões injustificadas, é provável que a maioria

³⁰⁵ Entrevista realizada em 07/07/2014.

³⁰⁶ Entrevista realizada em 09/07/2015.

³⁰⁷ Segundo o DIEESE (2014), a rotatividade é “considerada como a comparação da movimentação anual em relação ao estoque médio de empregos de cada ano” (p. 2) isto é, a relação do valor mínimo entre o total de admissões e desligamentos anuais com o estoque de empregos.

³⁰⁸ Relação Anual de Informações Sociais.

³⁰⁹ A taxa de rotatividade envolve todos os desligamentos no período, independentemente do motivo. Na taxa de rotatividade descontada, excluem-se aqueles desligamentos por escolha do trabalhador. Como observa o DIEESE (2014), deve se relativizar essa taxa descontada, pois algumas vezes o trabalhador pode ser levado a se demitir pelo empregador, com situações de assédios, pelas condições de trabalho, baixos salários, etc.

ocorra no período de experiência, no qual a rescisão do contrato gera muito menos direitos. No caso das obras estudadas, o trabalhador perde, por exemplo, o direito à baixada ao ser demitido ainda no período de experiência.

Devido à rígida estrutura hierárquica dos canteiros de obras, a recusa de realizar horas extras, de submeter-se ao desvio de função ou de se colocar em risco em alguma função perigosa do trabalho pode significar não só a demissão do trabalhador como também a não indicação e contratação em outras obras, seja na mesma empresa ou como líderes, encarregados ou mestre de obras.

Ao analisarem o COMPERJ – e podemos estender as demais obras aqui analisadas, Almeida *et al.* (2018) percebem que a rígida hierarquia do trabalho nos canteiros de obras conforma o que Parker e Slaughter (1995) denominam “gestão por estresse”. Ela se caracteriza pelo uso de diversas formas de assédio e ameaças para aumentar a produtividade, ou apenas para amedrontar o trabalhador para que ele não resista aos abusos, que podem compreender um sistema de metas e recompensas (como PLRs, oferta e pagamento de horas extras, etc.)³¹⁰ e um forte sistema disciplinar de vigilância dos trabalhadores – sustentado pelo sistema de divisão das equipes de trabalho na construção civil.

Por fim, a partir desses quatro elementos: demanda por horas extras, intensificação do ritmo de trabalho, desvio de funções e elevada rotatividade no emprego, que prejudicam a vida do trabalhador e aumentam a extração de mais-valia pelas empresas, percebemos que há coerção para que a força de trabalho torne-se trabalho realizado; ou seja, nos termos de Burawoy mantém-se o despotismo fabril nos canteiros de obras de grandes projetos pelo Brasil. Ademais, essa coerção se dá de duas formas: a rígida estrutura hierárquica do processo de produção de uma obra, que faz com que os operários dependam diretamente da aprovação de seus superiores, mas também pela coerção física, através da presença de força repressivas nos canteiros, como a Força Nacional de Segurança Pública.

Além disso, como demonstramos acima, os “peões de trecho” parecem migrar de uma região do país para outra em busca de grandes projetos exatamente por serem parcelas da classe trabalhadora desprovidas de direitos assegurados pelo Estado. Portanto, para essa subcategoria profissional, a reprodução da força de trabalho depende centralmente da atividade produtiva. Isto é, a única forma de o trabalhador garantir a continuidade da sua capacidade de trabalho encontra-se no próprio salário. Afinal, anteriormente à alocação da sua força de trabalho nas

³¹⁰ Quando um trabalhador sofre alguma advertência ou penalidade, ou mesmo se faltar ao trabalho, é descontado do seu PLR, de gratificações ou até mesmo do vale-alimentação.

grandes obras, ele não possuía acesso aos direitos trabalhistas, como carteira assinada, 13º salário, FGTS, seguro-desemprego, que lhe garantisse condições mínimas de vida.

Pode-se concluir que a permanência do despotismo fabril seria um fator desmobilizador dos peões de trecho e que uma vez acuado, o trabalhador não tem disposição para fazer greves e paralisações em defesa de seus direitos. Contudo, nas obras aqui estudadas, o regime de trabalho funcionou como estopim para as paralisações, já que o profundo desgaste produzido pelo trabalho extenuante fez com que, em determinados momentos, a situação fosse insustentável – seja pela morte de algum colega, um acidente na obra, ou até mesmo por considerarem as refeições servidas indignas. As greves explodem nesse contexto, tanto por dentro quanto por fora dos sindicatos – aqui analisamos as greves selvagens, que questionam a estrutura sindical.

4.4 As greves selvagens na construção dos grandes projetos

Enfim, podemos passar ao relato das greves nos canteiros de obras das UHE de Jirau e Santo Antônio – no Complexo Hidrelétrico do Madeira, em Rondônia, da UHE de Belo Monte, no Pará, e do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ).

4.4.1 Complexo Hidrelétrico do Madeira

2011

As paralisações das obras do CHM iniciaram-se em Jirau, a partir de uma discussão entre um operário e um motorista de ônibus – que fazia o transporte de funcionários da entrada do canteiro para os locais de trabalho –, no dia 15 de março de 2011. Segundo alguns relatos, o operário estaria alcoolizado e, por isso, o motorista teria impedido sua entrada no ônibus. Esse incidente gerou uma confusão, incluindo agressões físicas; o conflito se generalizou de tal forma que os operários paralisaram toda a obra, que contava, à época, com 22 mil trabalhadores.

A partir disso, ocorreram algumas manifestações mais radicalizadas, com destruição e incêndio de estruturas da obra, o que fez a Justiça do Trabalho determinar a ilegalidade da greve e a desocupação das obras pelos trabalhadores, e impor uma multa de R\$ 50 mil para o STIC-CERO, que, no entanto, nada tinha a ver com a greve. Pode-se supor, assim, que a multa foi uma penalização ao sindicato por ter “perdido o controle” sobre os operários.

Segundo relatos colhidos por Alves (2014)³¹¹, já havia um “clima de tensão” anterior à discussão entre o operário e o motorista, e fazer greve já era uma “conversa corrente” entre os

³¹¹ Nas greves do CHM, utilizaremos diversos relatos colhidos por José Alves, presentes em sua tese. Essa fonte vem identificada em nota de rodapé.

trabalhadores (ALVES, 2014, p. 487). A discussão acabou sendo o catalizador desse ímpeto favorável à paralisação, pois expressava o tratamento típico destinado aos peões de trecho nos canteiros da UHE de Jirau, de assédio e violência constante. Mas a paralisação também foi resultado da divisão hierárquica presente no trabalho da construção, visto que o operário teria dito no início da confusão: “Que nada rapaz, você [o motorista] é pau mandado igual a gente, como é que vocês ficam aí enrolando pra mandar os ônibus logo para a gente não chegar atrasado”. (ALVES, 2011).³¹² Ou seja, a preocupação dele era com a possível advertência que poderia levar do encarregado do seu setor.

A greve transborda de Jirau – onde a paralisação das obras se estendeu de 15 de março até 11 de abril de 2011 – para a UHE Santo Antônio – onde a paralisação ocorre entre 21 de março e 4 de abril. Ou seja, nessa segunda obra, a paralisação começou uma semana depois e termina uma semana antes, com 16 mil trabalhadores parados.

Tendo em vista a forma de eclosão da greve, as reivindicações demoraram para serem expressas e sistematizadas, mas basicamente as causas foram as condições de trabalho e o descumprimento de acordos anteriores. Os trabalhadores reclamavam da alimentação e do alojamento fornecidos a eles e demandavam aumento salarial de 30%, adicional de periculosidade, baixada a cada 90 dias – na época eram 120 dias.

Segundo Alves, a forma como acontecia a baixada também era uma questão, visto que as empresas escolhiam as passagens de ônibus e/ou avião conforme seus interesses, fazendo com que alguns trabalhadores ficassem mais de um dia em deslocamento, pois tinham que pegar mais de um meio de transporte. Por exemplo, um operário de Imperatriz, no Maranhão, deve sair de Jirau para o aeroporto de Porto Velho, pegar um voo (possivelmente com escala em Belém ou Manaus) até São Luís, e de lá entrar num ônibus para Imperatriz – mais de 11 horas de viagem. Se não houver uma combinação de horários dos voos e do ônibus, esse trabalhador pode ficar de dois até três dias em trânsito – tempo que é descontado de sua baixada.³¹³ Contudo, Alves aponta outras razões:

Mas a grande insatisfação se deve aos baixos salários que os obrigava a enfrentarem rotinas mais duras para conseguir gratificações, metas de produção, mediante a ampliação da jornada diária, com horas extras para obterem um salário melhor, ou seja, mecanismo que levava à intensificação da exploração. Para todos os entrevistados a motivação principal para a paralisação que ocorrera na obra tinha o aumento do salário o fator central. (ALVES, 2014, p. 489).

³¹² Operário não identificado em entrevista realizada por José Alves, município de Porto Velho, em 11/07/2011.

³¹³ Por isso, em outras greves de grandes projetos do PAC, reivindicava-se o aumento dos dias da baixada, além do aumento da frequência.

Após a destruição de alojamentos, refeitórios e outras estruturas dos canteiros, os operários foram evacuados e enviados para suas casas. Muitos já haviam fugido, amedrontados. Saíram a pé, na carroceria de caminhões ou nos ônibus disponibilizados pelas empresas Camargo Corrêa, ENESA Engenharia e Jirau Engenharia, “escortados” pela polícia e FNSP. Os operários só puderam voltar para os canteiros após vistoria da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego no Estado de Rondônia (SRTE-RO), alegando que havia condições minimamente dignas de trabalho e moradia nos canteiros.

Imagem 4 - Trabalhadores da UHE de Jirau “escortados” pela Polícia Civil e FNSP



Fonte: Uol (2013).³¹⁴

As negociações entre os trabalhadores, centrais sindicais, governo federal e a Camargo Correa foram conturbadas. A Polícia Militar e a Força Nacional de Segurança Pública (FNSP) reprimiram os trabalhadores. Há relatos de grevistas torturados, presos e desaparecidos. Após confrontos com a FNSP e a PM e negociações com o consórcio e o governo federal, os trabalhadores de Jirau e Santo Antônio conquistaram reajuste salarial de 11%, baixada de 90 dias, melhorias nas condições de moradia e trabalho, apoio médico, psicológico e uma ouvidoria no local para receber as reclamações sobre as condições de trabalho. Além disso, os trabalhadores das duas obras questionavam legalmente a representação sindical.

2012

³¹⁴ Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/album/110317jirau_album.jhtm#fotoNav=11>. Acessado em 29/01/2023.

Já em 2012, os conflitos começaram no dia 8 de março, em Jirau, quando funcionários da empresa ENESA Engenharia, uma subcontratada direta do CESBR, pararam a montagem eletromecânica das turbinas. O movimento novamente transbordou para a UHE de Santo Antônio, onde as obras foram paralisadas no dia 21 de março (ALVES 2014, p. 524). Segundo Alves:

A paralisação na ENESA, segundo informações do STICCERO, teria como início o fato de que no final do mês de fevereiro de 2012 cerca de 1500 trabalhadores da empresa teriam paralisado suas atividades em vista à exigência de bonificação de salários. O que em reunião do Sindicato com a empresa foi concedido R\$ 150 para março e abril, mas a proposta não foi aceita por ‘uma pequena gama de trabalhadores da montagem de andaimes’. (ALVES, 2014, p. 525).

A ENESA acionou a Justiça do Trabalho, afirmando não ter sido avisada previamente da paralisação, e ingressou com o Dissídio Coletivo de Greve. No dia 13 de março, o juiz Afrânio Viana Gonçalves declarou a greve ilegal e impôs uma multa de R\$100 mil reais por dia paralisado para cada obra ao STICCERO, apesar da **não** participação do sindicato na greve, segundo a própria diretoria.

Ao declarar a greve abusiva e ilegal, o juiz alegou o medo de “estourar no caos já vivenciado por todos os municípios de Porto Velho em março de 2011”; contudo, em 2012, ao contrário do ano anterior, não haviam ocorrido casos de destruição de maquinários e estruturas das obras. Além disso, o juiz também demonstrou preocupação com “comprometimento da segurança jurídica e do cronograma do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal”. (TRT- RO, 2012).³¹⁵

As demandas dos trabalhadores se concentravam em 30% de reajuste salarial – o mesmo valor do ano anterior –, baixada de 5 dias a cada 70 trabalhados, melhoria das condições de moradia e alimentação nos alojamentos. Ocorreram diversas reuniões do dissídio entre as empresas envolvidas (ENESA, Camargo Corrêa e Santo Antônio Energia), STICCERO e MTE-RO, sem que elas apresentassem propostas.³¹⁶

No dia 30 de março, ocorreu a Audiência de Dissídio Coletivo de Greve entre STICCERO, representantes das empresas envolvidas nas obras do CHM, MPT-RO e os desembargadores Maria Cesarineide de Souza Lima e Carlos Augusto Gomes Lôbo, além de membros de uma Comissão de Trabalhadores – formada por lideranças das greves que não se sentiam representadas pelo sindicato oficial.

³¹⁵ Autos do Processo Interditó Proibitório nº. 00307-19.2012.5.14.0001, vinculado ao Processo de Dissídio Coletivo de Greve Nnº. 000347.04.2012.5.14.000, TRT-RO.

³¹⁶ No Brasil, o período de data-base é destinado à negociação de acordos coletivos por categorias ou empresas – a maior parte das greves ocorrem nesses períodos. Logo, caso o setor patronal e dos trabalhadores não consigam atingir um acordo, podem acionar a Justiça do Trabalho para solução das cláusulas não acordadas anteriormente. Assim, o acordo coletivo é decidido pelos magistrados com uma sensível redução da capacidade de barganha dos trabalhadores.

Inicialmente, os desembargadores propuseram o valor de R\$ 200 de cesta básica, 6% de antecipação de aumento de salário e que fossem revistos os dias parados para que houvesse o retorno imediato às atividades. Apesar do aceite do sindicato e das empresas, a Comissão de Trabalhadores avalia que essa proposta era impossível de ser aprovada em assembleia dos operários do CHM. Após mais duas horas de negociação, chegou-se no seguinte acordo:

- a) R\$ 220 de cesta básica e antecipação de 7% para os trabalhadores que ganham até R\$ 1.500;
- b) R\$ 200 de cesta básica e antecipação de 5% para os trabalhadores que recebem acima de R\$ 1.500;
- c) Até o dia 10 de abril de 2012, as empresas realizariam o pagamento dos descontos feitos sobre os dias parados com a greve;
- d) STICCERO e Comissão de trabalhadores aceitaram a proposta com compromisso de apresentá-la na assembleia marcada para o dia 02/4/2012;
- e) A proposta precisaria ser ratificada em assembleia com os trabalhadores nas UHEs de Jirau e Santo Antônio, e o acordo estaria atrelado ao retorno imediato ao trabalho;
- f) As concessões representam início das negociações frente à data-base 2012/2013. (ALVES, 2014, p. 537).

No dia 31 de março, a diretoria do sindicato foi até os canteiros de obras para comunicar a proposta e avisar a data da assembleia. Nesse momento, já se percebia certa animosidade com a proposta, e o sindicato era chamado de “pelego” e “vendido”. Uma parcela dos trabalhadores considerava que não haviam sido incluídas todas as reivindicações, como a baixada a cada 70 dias, e que o término da greve sem fechar toda a campanha salarial enfraqueceria os trabalhadores para negociações futuras no próprio ano de 2012. (ALVES, 2014, p. 586).

No dia 2 de abril, ocorreram assembleias simultâneas e extremamente conturbadas em ambos os canteiros, com a presença da FNSP “assistindo” a toda discussão. Ficou evidente que nem o STICCERO, nem a Comissão de Negociação de Trabalhadores tinha legitimidade e confiança dos trabalhadores. Segundo Alves (2014, p. 589), cerca de 100 trabalhadores demonstravam descontentamento gritando na frente do caminhão.

Em determinado momento da assembleia, dois trabalhadores (não vinculados à diretoria do STICCERO, nem à comissão de negociação) pegaram o microfone e informaram que, para aqueles que optassem pela demissão, já existia um acordo com a Camargo Corrêa de que não haveria desconto de nenhuma falta e o pagamento do mês ocorreria por completo. Aqueles 100 trabalhadores mais descontentes aceitaram a proposta, o que levou outro trabalhador a fazer uma fala defendendo a paralisação e manifestando-se contra os pedidos de demissão.

Nisso instaura-se uma confusão generalizada: um grupo de trabalhadores à frente do caminhão de som começou a lançar pedras em direção a outro grupo de encarregados e gerentes da Camargo Corrêa. Depois de minutos de confusão, o sindicato conseguiu recuperar o controle

da assembleia e apaziguar os ânimos dos trabalhadores, quando um advogado do sindicato tomou o microfone e fez o encaminhamento da assembleia. Segundo Alves (2014, p. 594 e 595), o advogado fez uma “manobra” pedindo para os trabalhadores erguerem a mão confirmando que tinham entendido o encaminhamento e em sequência dizendo que todos tinham aprovado a proposta, sendo que os trabalhadores deveriam voltar ao trabalho a partir do dia seguinte.

Imagem 5 - Assembleia dos trabalhadores no canteiro de obras da UHE de Jirau



Fonte: Alves (2014, p. 589).

Nota:

As setas indicam os carros da Força Nacional de Segurança Pública (FNSP) acompanhando a assembleia em 2 de fevereiro de 2012, no canteiro da UHE de Jirau.

Houve novas cenas de confusão e, naquela mesma noite, operários promoveram mais incêndios nas estruturas das obras da UHE de Jirau. No dia 3, a Camargo Corrêa e ENSA promoveram uma demissão em massa, e estima-se que mais de 5 mil trabalhadores foram demitidos na sequência dos confrontos (ALVES, 2014, p. 538). Apesar de toda a confusão e cenas de violência, no dia seguinte, os operários voltaram ao trabalho “normalmente”.

Vejamos a fala do vice-presidente do STICCERO, Altair Donizete, captada por José Alves no dia da assembleia em Jirau, em 02 de abril de 2012. Donizete (referindo a si mesmo na terceira pessoa) coloca o dirigente sindical como um árbitro de disputas entre empresários e trabalhadores:

Não é fácil não a condição que se encontra hoje Donizete, que se encontra hoje a diretoria do STICCERO porque nós trabalhamos, de um lado a empresa pressionando, de outro o trabalhador e de outro o Tribunal. Olha a situação em que fica o dirigente sindical diante da categoria. (ALVES, 2012).

4.4.2 UHE de Belo Monte

2011

As obras de construção da usina se iniciaram em 2011 e a primeira greve aconteceu logo depois, em novembro de 2011, data-base da categoria. Comumente chamada rebelião “dos maranhenses”, protagonizada por trabalhadores oriundos desse estado.

O SINTRAPAV-PA havia feito um acordo com o CCBM, considerado insatisfatório pelos trabalhadores da obra. Mas, segundo relatos da mídia que cobriu o acontecimento, a revolta no canteiro teve início com a demissão de quatro trabalhadores no dia 11 de fevereiro de 2011, por se recusarem a deslocar pranchões – toras de madeiras que só devem ser deslocadas por caminhões ou trator. Eles eram pedreiros, o que caracterizaria desvio de função. Os colegas de trabalho solidarizaram-se e paralisaram a produção, com ameaça de “quebra-quebra” e incêndio, embora também houvesse tentativa de negociação com a gerência. Além da readmissão dos quatro operários, os trabalhadores inseriram outras reivindicações sobre as condições de trabalho em sua pauta: 30% de reajuste salarial, pagamento correto de horas extras aos sábados, supressão das faltas indevidas atribuídas aos trabalhadores, redução da baixada de seis para três meses e aumento do vale-alimentação.

Conforme Conceição (2014, p. 44), um aspecto colateral que contribuiu para a deflagração da greve foi a ausência de recesso durante as semanas do Natal e Ano Novo. Os trabalhadores reclamavam que a alimentação, preparada em Altamira, chegava podre nos canteiros. Segundo o jornal RBA, 200 trabalhadores tiveram intoxicação alimentar.³¹⁷ A partir disso, foi formada uma comissão para negociar com o consórcio, sendo elaborada uma pauta com as reivindicações dos trabalhadores. O SINTRAPAV-PA participou da reunião de negociação.

Nowak (2019) percebe que o CCBM buscava fomentar a ideia de que os grevistas eram incentivados por pessoas externas à obra e, principalmente, lideranças dos movimentos contra a UHE, como o Movimento Xingu Vivo para Sempre (MXVPS).

Após quatro dias, 141 trabalhadores foram demitidos sumariamente sem qualquer justificativa das empresas. Eles foram retirados do canteiro pela Rondas Ostensivas Táticas Metropolitanas (ROTAM) e enviados para suas cidades de origem, majoritariamente no Maranhão. Nos dias seguintes, quatro operários da comissão também foram demitidos. No dia 28 de novembro, os trabalhadores realizaram uma manifestação interditando a rodovia Transamazônica no KM 55. As obras continuaram paralisadas até que mais de 80 trabalhadores foram demitidos

³¹⁷ Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2011/11/em-greve-trabalhadores-da-usina-de-belo-monte-reunem-se-com-consorcio-responsavel-para-definir-rumos-da-paralisacao%3e>>. Acessado em 18/01/2014.

pelo CCBM. Devido ao acordo do sindicato com a patronal, a greve foi sumariamente reprimida e derrotada, e todos os maranhenses que trabalhavam na obra foram demitidos.³¹⁸

Após uma reunião entre SINTRPAV-PA, CCBM, o delegado regional do Trabalho e o assessor da Secretária Geral da Presidência da República, determinou-se a imediata volta ao trabalho no dia 30 de novembro. No entanto, segundo relatos, o sindicato “apenas comunicou” os trabalhadores sobre o acordo, alguns se sentiram lesados e permaneceram mais alguns dias em Altamira sem trabalhar.

2012

No dia 29 de março de 2012 iniciou-se uma nova greve, após a morte do operário Francisco Orlando Rodrigues Lopes, 34 anos, no canteiro de canais e diques de uma empresa terceirizada que prestava serviço no canteiro. Outros operários, que presenciaram o acidente, afirmam que Lopes operava uma motosserra e que a árvore cortada por ele estava presa à copa de uma outra por cipós, e essa segunda teria caído sobre o operário.³¹⁹ Como a greve ocorreu fora da data-base, foi imediatamente considerada ilegal pela Justiça. Segundo o Movimento Xingu Vivo para Sempre (MXVPS), a paralisação contou com a adesão de 5 mil trabalhadores do Sítio Pimental.³²⁰

Segundo relatos, os trabalhadores já pretendiam fazer greve desde março, quando perceberam a redução do salário em aproximadamente em R\$600, em função do não pagamento das horas *in itinere*, justificada pela sua transferência para os alojamentos situados nos canteiros. Havia também reclamações dos trabalhadores pelo descumprimento do ACT assinado no ano anterior.

Após dois dias, a Polícia Militar ocupou pontos estratégicos do canteiro, o que levou os trabalhadores a montarem piquetes com equipamentos da obra (tratores, caminhões, retroescavadeiras) no dia seguinte, visando impedir o acesso aos canteiros. A ação da polícia resultou na prisão de um trabalhador e dois deram entrada no hospital – não há informações sobre o desenrolar dos acontecimentos com esses trabalhadores.

³¹⁸ A patronal pode ter se aproveitado da ausência de uma lei que proíba as demissões injustificadas na legislação trabalhista brasileira para promover demissões sem justa causa. Contudo, esses operários foram demitidos na sua maioria por dano ao patrimônio da empresa, vandalismo e outras razões ligadas à própria mobilização grevista.

³¹⁹ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/operarios-de-belo-monte-entram-em-greve-um-trabalhador-morre-4446856>>. Acessado em 29/01/2023.

³²⁰ Cf. notícia Xingu Vivo. Disponível em: <<http://www.xinguvivo.org.br/2012/03/29/apos-morte-de-trabalhador-greve-geral-paralisa-obras-de-belo-monte/29/03/2012%3e>>. Acessado em 20/01/2014.

Nowak (2019, p. 251-254) entrevistou simultaneamente três operários que fizeram parte da Comissão de Trabalhadores dessa greve, aos quais chamou de “Trabalhador 1”, “Trabalhador 2” e “Trabalhador 3”. Reproduzimos trechos dessa entrevista para entender o processo de deflagração da greve e a influência mútua entre as greves da construção civil no período em voga. Seguindo nosso formato, rebatizando-os com nomes fictícios, respectivamente: Roger, Yuri e Adilson. Roger já havia trabalhado nas obras de Jirau e Tucuruí, e trazia a experiência de outras greves para os trabalhadores:

[...] a gente forma começando a ver as coisas que está incorreta no canteiro de obra: comidas, transporte etc., aquela repressão patronal [...]. Aí você vai falando vai conversando com o trabalhador, você tem experiência de outra obra, você vai explicando isso não é assim, você vai falando, você sabe do seu direito, sabe como funciona. (ROGER, 2019).³²¹

Ao ouvir isso, Yuri concorda e diz que ele foi um verdadeiro professor, que nunca tinha feito greve e aprendeu a fazer com Roger. Foi através dessas conversas “no pé do ouvido”, de um a um, que Roger disse criar um grupo, aproximadamente com dez operários, para se formarem, conversarem e discutir sobre as reivindicações e como construir a greve. Esse grupo teria liderado a paralisação de mais de 5 mil operários, tendo procurado a imprensa e imediatamente entregue suas reivindicações, segundo relato de Roger.

A partir da requisição do CCBM, foi formada uma Comissão de Trabalhadores, com doze membros, que deveriam atuar conjuntamente com o SINTRPAV-PA. Segundo Nowak, a maioria desses trabalhadores foi indicada pelo sindicato e defendia o fim da greve. Depois das paralisações, Adilson conta que os cipeiros foram convidados pelo SINTRPAV-PA para um grande jantar, o que causou em alguns a sensação de cooptação, como se estivessem sendo “comprados” pela diretoria do sindicato. Como forma de resposta, sete cipeiros presentes a esse jantar escreveram um manifesto chamando a criação de uma associação de trabalhadores de Belo Monte, independentes do SINTRPAV-PA. Os demais cipeiros presentes (Nowak não especifica quantos) cederam à pressão do sindicato. Contudo, mais três trabalhadores capitularam ao assédio do sindicato e aproximaram-se da diretoria. Por fim, esses quatro trabalhadores “resistentes” foram demitidos e, segundo Adilson, passaram a sofrer perseguição, pois foram impedidos de ser contratados por terceirizadas do CCBM ou mesmo na cidade de Altamira, ficando obrigados a mudarem de cidade.

Conforme Adilson, ocorreram processos de mobilização paralelos ao descrito por Roger e que ajudaram na eclosão da greve total dos canteiros de Belo Monte. Por exemplo, ele considera importante a coleta de assinaturas organizada pelos cipeiros no dia 27 de março, por melhor

³²¹ Entrevista concedida a Nowak (2019, p. 251).

alimentação e transporte. Diante da ausência de respostas por parte do consórcio, no dia seguinte, a greve eclode. Isso corrobora o que percebemos em nossa pesquisa de campo, de que já haveria um “clima” disseminado entre os operários para entrar em greve.

De acordo com relatos colhidos em nossa pesquisa de campo, estas foram as manifestações mais politizadas, nas quais os trabalhadores lançavam palavras de ordem contra o sindicato, o consórcio e o governo federal, devido à percepção de que suas condições de trabalho e salário eram discrepantes quando comparadas aos altos investimentos do governo e aos altos lucros do patrão. Conforme um jornal local, uma das lideranças dos movimentos reivindicava:

Melhorias na alimentação, no transporte, segurança do trabalho, plano de saúde para todos os funcionários, igualdade de salário entre todos os sítios de obras, o fim do desvio de função e o fim da perseguição, como a ameaça de demissão aos trabalhadores que reivindicam seus direitos. (JORNAL RESISTÊNCIA ONLINE, 2014).³²²

O CCBM, com a anuência do SINTRPAV-PA, acusava o MXVPS e, especificamente, o jornalista Ruy Sposati, de incitarem e liderarem a greve de fora dos canteiros. Sposati e Antonia Melo foram proibidos judicialmente de ficar a menos de 500 metros dos canteiros de obras (NOWAK, 2019, p. 250). Durante a greve, Sposati denunciou à Polícia Civil que estava sofrendo diversas ameaças de morte, mas nenhuma das investigações foi iniciada, seja pela polícia ou mesmo pelo Ministério Público (VIANNA; SADA, 2012).³²³

Há relatos de abusos violentos por parte da PM aos grevistas, com policiais apontando fuzis de helicópteros que sobrevoavam a obra. Também há menções à utilização de bombas de gás e spray de pimenta. Um trabalhador ficou preso e algemado na carroceria de uma picape, durante a manhã do dia 2 de abril.³²⁴

Já no dia 04 de abril, após reunião frustrada entre representantes dos trabalhadores, do sindicato e das empresas, os operários bloquearam a rodovia Transamazônica em frente à obra, e diante disso, a PM, Tropa de Choque e Força Nacional de Segurança (FNSP) retiraram esses trabalhadores.

As reivindicações eram na mesma linha da primeira, porém, a greve também foi derrotada, com os trabalhadores sendo obrigados pela Justiça a voltarem a trabalhar. Além disso, segundo o MXVPS, o CCBM, sem apresentar em nenhum momento qualquer proposta, demitiu ao menos 60 trabalhadores por participarem das greves.³²⁵

³²² Disponível em: <<http://jornalresistenciaonline.blogspot.com.br/2012/04/belo-monte-operarios-voltam-ao-trabalho.html>>. Acessado em 23/01/2014.

³²³ Disponível em: <<https://www.ecodebate.com.br/2012/04/09/belo-monte-greve-e-ameaca-de-morte-entrevista-com-ruy-sposati/>>. Acessado em 10/07/2023.

³²⁴ Disponível em: <<http://amazonia.org.br/2012/04/operario-de-belo-monte-e-presos-durante-repressao-da-policia-greve-continua/%3e>>. Acessado em 23/01/2014.

³²⁵ Disponível em: <<http://www.xinguvivo.org.br/2012/04/17/trabalhador-demitido-de-belo-monte>>. Acessado em 24/01/2014.

Contrariamente ao que era reivindicando pelos trabalhadores paralisados, o SINTRAPAV-PA negociou os seguintes pontos com o CCBM (CONCEIÇÃO, 2014): a) instalação do SINTRAPAV-PA nos canteiros; b) melhorias nas condições de transporte; c) melhorias no sistema de pagamento dos salários; e d) disponibilidade de sinal de celular nos canteiros a partir de maio. Todavia, não discutiram as principais reivindicações: aumento salarial e da cesta-básica e redução dos intervalos de baixada. Um operário ouvido por Conceição, não identificado, afirmou sobre esse acordo entre sindicato e CCBM:

Isso é fachada, porque 80% da pauta não foi, sequer falada. A gente não aprovou nada, só ouvimos. O sindicato não voltou pra base com a gente pra apresentar e votar o que a empresa propôs. Isso era o certo. Agora, eles falaram na imprensa, soltaram um panfleto nos sítios dizendo que tá tudo certo. (CONCEIÇÃO, 2014, p. 49).

A greve foi considerada ilegal em 26 de abril de 2012 e a Justiça do Trabalho impôs ao sindicato uma multa diária de R\$ 200 mil reais. Conjuntamente, esses elementos fizeram a greve se encerrar. Contudo, posteriormente, levando em conta que as reivindicações eram praticamente as mesmas dos trabalhadores de Jirau – que, como vimos, haviam ganhado suas reivindicações –, os juízes que julgaram o caso de Belo Monte obrigaram o CCBM a atender retroativamente todas as reivindicações dos trabalhadores.

Ainda nesse ano, algumas manifestações por melhoria salarial foram realizadas com a proximidade da data-base de novembro de 2012. Novamente, o sindicato não atendeu às necessidades dos trabalhadores e, sem convocar nenhuma assembleia ou reunião com os mesmos, negociou e acatou a primeira proposta da patronal de reajuste salarial de 7%.

Além da questão salarial, mais uma vez, os grevistas reivindicavam a diminuição da baixada para três meses e a extensão desse direito para todos os trabalhadores – à época, os auxiliares de produção não eram contemplados. Também reclamavam que só eram pagas passagens de avião para os que morassem a mais 1500 km de Belo Monte, os demais devendo fazer a viagem de ônibus - assim, os principais prejudicados seriam os moradores de Belém, distante mais de 1000 km de Altamira e para onde uma viagem de ônibus demora 20 horas, enquanto a de avião e feita em apenas 1 hora.

Com isso, os canteiros ficaram paralisados do dia 5 de novembro até o dia 12. O anúncio do acordo para os trabalhadores foi feito pelo SINTRAPAV-PA na obra, em assembleias convocadas nas entradas dos canteiros. Já imaginando que poderia haver uma represália por parte dos trabalhadores, o sindicato se preparou para fugir e foi exatamente isso que aconteceu. Ao receberem as propostas, os trabalhadores descontentes atacaram os diretores do sindicato e começaram a destruir as instalações da obra, alojamento, refeitório, almoxarifado. Isto ocorreu no

sábado (10 de novembro pela manhã), e à noite começaram os incêndios e a destruição de máquinas, o que durou até o domingo à noite.

Nowak (2019) relata que, conforme a percepção de um trabalhador, essa greve teria sido mais violenta porque não havia comissão de trabalhadores na negociação anterior à mobilização. Nas greves de Belo Monte, havia uma dinâmica recorrente das comissões de trabalhadores: os líderes da greve emergiam antes mesmo do seu início, e com ela deflagrada, eles se tornavam membros de uma comissão empossada pelos próprios grevistas. Quando havia alguma reunião de negociação, seja com CCBM, PM ou Justiça do Trabalho, esses trabalhadores eram sumariamente demitidos pelo consórcio, forjava-se nova liderança, nova comissão e o processo repetia-se. Nowak (2019, p.254) capta uma declaração de Atnagoras Lopes, dirigente do Setor de Construção Civil da CSP-Conlutas, que explica esse processo:

Por óbvio as coisas nesse nível começam de certa maneira clandestina, e depois eles vão se credenciando [se legitimando] em toda a vanguarda e em toda a categoria, então quando se levanta o movimento, eles já forjaram, já gestaram uma comissão, que põe a cara à frente e vai até o consórcio, uma comissão de dez, doze operários, e quando essa cai [é demitida], eles já têm outra. (NOWAK, 2019).

No dia 12 de novembro, o CCBM anunciou um novo acordo com o SINTRPAV-PA de reajuste de 11% nos salários de todos trabalhadores. Segundo Emiliano³²⁶: “[...] em nenhum momento essa proposta foi discutida com os trabalhadores, foi um acordo a portas fechadas entre sindicato e empresa” (XINGU VIVO *apud* CONCEIÇÃO, 2014, p. 51).

Após esses acontecimentos, cinco trabalhadores foram presos sob a acusação de incêndio, formação de quadrilha e dano ao patrimônio particular. Eles ficaram presos por 66 dias e responderam a processo.³²⁷ Houve também denúncias de trabalhadores feridos durante a repressão aos grevistas pela PM dentro dos canteiros. A partir dessa greve, o governo federal ordenou que 40 homens da FNSP ficariam instalados em Altamira para acompanhar a obra e designou 25 homens da Tropa de Choque da PM.

2013

No começo do ano de 2013, além da questão salarial e das condições de trabalho, as insatisfações com alojamento e hora *in itinere* tornaram-se proeminentes para a pauta dos trabalhadores, já que o CCBM buscou obrigar todos a morarem no alojamento do canteiro de obras, mesmo aqueles que residiam em Altamira. Em um primeiro momento, os trabalhadores buscaram agir contra essa proposta do consórcio, porém, em fevereiro, 700 trabalhadores foram

³²⁶ Nome fictício de um operário ouvido pelo Movimento Xingu Vivo para Sempre.

³²⁷ Não conseguimos confirmar a situação atual do processo.

demitidos por estarem organizando uma paralisação, segundo os próprios operários ouvidos pela pesquisa de campo.

Como dissemos a pouco, havia na obra um clima de paralisação em decorrência dos ataques promovidos pelo CCBM. Essa situação se agravou quando um operário desapareceu do canteiro de obras na sexta-feira (dia 05 de abril de 2013), o que levou um grupo de operários a paralisarem as obras.

Segundo o jornal o Estadão (2014), as reivindicações eram: 40% de adicional de confinamento³²⁸, equiparação salarial para funções iguais em todos os canteiros da obra, fim do sistema de uma folga para cada cinco dias trabalhados – já que nesse caso, final de semana, não existe horas extras –, pagamento de adicional insalubridade e periculosidade, melhorias da alimentação e alojamento, baixada de três meses para todos, desfiliação geral do SINTRAPAV-Pa, e o fim da presença da FNSP nos canteiros.³²⁹

Através de contatos com trabalhadores envolvidos nessa paralisação, a CSP-Conlutas foi solicitada a intervir como direção do movimento, o que levou o dirigente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Construção Civil e Mobiliário de Belém (STICMB), Zé Gotinha, a ser colocado na obra e defendido como liderança pelos próprios operários. Ao assumir esse papel, Zé negociou com a Polícia Militar – chamada ao canteiro de obras para pôr fim ao movimento –, com o CCBM e com o Ministério Público do Trabalho (MPT).

No dia 6 de abril, os trabalhadores fizeram uma marcha de 22 km pela BR-320 (Transamazônica) em solidariedade aos grevistas isolados na localidade Sítio de Canais e Dique. A marcha foi barrada pela Força Nacional de Segurança, e houve denúncias de violências por parte dos policiais, com mais de 450 trabalhadores demitidos e forçados pela FNSP a entregarem os crachás. Um deles, Josivan Pereira, foi atingido por uma bala de borracha da FNSP: “Eles atiraram eu descendo do ônibus. Eles correram e atiraram em mim. Eu não sei por que, eu estava saindo, indo pegar o ônibus para ir embora e eles foram atirar, não tinha nada a ver” (G1.GLOBO/REDE LIBERAL, 2013).³³⁰

³²⁸ Para os operários que moram no alojamento.

³²⁹Cf. notícia Estadão. Disponível em: <<https://estadao.com.br/economia/economia-geral,operarios-fazem-greve-parcial-em-obra-de-belo-monte/149717/>>. Acessado em 20/01/2014.

³³⁰Cf. notícia: Operários de Belo Monte afirmam que foram demitidos após protestos. Consórcio Construtor alega que demissões são normais em grandes obras.

Funcionários alegam que foram expulsos de canteiro no Sítio Pimental. 2013. *G1. Pará/ Rede Liberal*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/para/noticia/2013/09/operarios-de-belo-monte-afirmam-que-foram-demitidos-apos-protestos.html>>. Acessado em 25/01/2014.

O CCBM se recusava a negociar com os trabalhadores, pois a greve estava sendo dirigida pelo Sindicato da Construção Leve de Altamira e pela CSP-Conlutas, que não eram os representantes legais da categoria.

Uma fala colhida pelo G1, de um representante da Comissão de Trabalhadores, Adailton, exprime bem as contradições vivenciadas nos canteiros de Belo Monte: “é a obra que mais dinheiro recebe do Governo Federal, construindo obras milionárias a preço de reais, como o nosso salário de R\$ 676”.³³¹

Percebendo a liderança do diretor do STICMB, a PM buscou negociar sua retirada do canteiro de obras com o objetivo de fragilizar o movimento. Após ser defendido pelos próprios operários mobilizados, Zé Gotinha conseguiu ficar na obra até a segunda-feira, quando se entregou à polícia para evitar confrontos. A partir disso, a greve foi perdendo força. Na sexta-feira (12/04/2013) da semana seguinte, cerca de cem operários que continuavam mobilizados saíram da obra com a ajuda do MPT e da CSP-Conlutas, seguindo primeiro para a cidade de Altamira e depois para Belém, onde um grupo se organizou no STICMB. Ressaltamos que não houve destruição de nenhuma estrutura da obra, muito pelo contrário, os operários entrevistados relataram ter tomado cuidado para que isso não acontecesse. Já o diretor do SINTRAPAV-Pa, Weubio Cesar, disse em entrevista ao G1 que o sindicato repudiava o movimento.³³²

Em 26 de novembro de 2013, durante a data-base de 2013, uma greve iniciada, dirigida e negociada através da direção do SINTRAPAV-PA exigia aumento salarial de 15%, além de reajustes na cesta básica e PLR. O CCBM ofereceu aumento de 11%, reajuste na PLR de 12% e 30% na cesta básica, o que foi aceito pelo sindicato na sexta-feira, dia 29/11/2013. Enquanto o sindicato afirma que a totalidade dos 26 mil operários paralisaram a produção, os trabalhadores que entrevistamos nos canteiros de obras relataram que não houve assembleia e que muitos não participaram da paralisação dos trabalhos.

4.4.3 COMPERJ

2011

No dia 7 de novembro de 2011, a paralisação e manifestação envolveram aproximadamente 6 mil trabalhadores das obras do COMPERJ, ligados a quatro consórcios: Teag, QGGI,

³³¹ Cf. notícia: Paralisação de obras da usina de Belo Monte, no PA, entra no quinto dia. Apenas o sítio Belo Monte retomou parcialmente as atividades na terça, 12. Operários pressionam empresa construtora por melhorias trabalhistas. *G1Globo/Rede Liberal-Pará*, 13 11 2013 Cf. G1.Globo. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2013/11/paralisacao-de-obras-da-usina-de-belo-monte-no-pa-entra-no-quinto-dia.html>>. Acessado em 20/01/2014.

³³² Cf. Folha. Uol. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1260973-greve-continua-em-jirau-e-santo-antoni-obelo-monte-tem-briga-entre-sindicatos.shtml>>. Acessado em 30/11/2014.

SPE e Alusa - a obra em seu total alocava aproximadamente 14 mil trabalhadores. Os trabalhadores reivindicavam equiparação salarial com os funcionários terceirizados da REDUC, aumento nos vales refeição e alimentação, melhores condições de alojamentos e o direito à baixada no período de festas do final de ano.

Um dos operários, Charles Rock, gravou três vídeos durante a paralisação que estão disponíveis em seu canal no Youtube, com alguns milhares de visualizações. Os vídeos permitem entender como se dão as greves no canteiro de obras de um grande projeto como o COMPERJ. No primeiro, no dia 07 de novembro de 2011, em uma conversa entre Charles e outro operário, ele avalia a greve e a ação do sindicato: “um sindicatozinho de brinquedo que tem aqui, que não resolve nada. Aí o peão passou por cima do sindicato, não tem mais ordem do sindicato, quem dá ordem agora é o peão!”.³³³ Na sequência é possível ver um operário, com uniforme cinza e capacete azul – como os que o cercam – falando para um grupo de mais de 200 trabalhadores sobre as reivindicações e alguém ao fundo comenta: “esse já fez outras greves...”.

O segundo e terceiro vídeo foram gravados no dia 10 de novembro de 2011, após a deflagração da greve. No segundo vídeo³³⁴, já com carro de som cedido pelo sindicato, é possível ouvir alguém rezando o “Pai nosso”, sendo aplaudido pela maioria dos operários, e a partir disso inicia-se a assembleia. Já no terceiro vídeo³³⁵, um trabalhador cita um Salmo bíblico para reforçar a necessidade de união na greve: “Salmos 133. Davi diz: Quão agradável é que os irmãos habitem em união!”

Ainda nesse segundo vídeo, o presidente estadual da CUT-RJ, Darby de Lemos Igaray (2011) anuncia Manuelzinho, presidente do SINTICON, que é imediatamente vaiado pelos trabalhadores, que começam a gritar “Fora! Fora! Fora!”. Na sequência, o presidente estadual da central faz uma longa fala, e expõe claramente os objetivos da central nas relações nas obras do PAC, com o governo federal e a Petrobrás, no caso do COMPERJ:

Nós defendemos o crescimento da economia, estamos acompanhando o COMPERJ, e queremos que o COMPERJ gere muitos postos de trabalho, mas o que não queremos é que o COMPERJ gere exploração para os trabalhadores. O que temos visto país a fora é que em vários pátios de obras os trabalhadores estão sendo massacrados. E aqui iniciamos um processo de luta que vai barrar a exploração no COMPERJ e na região. E é com a unidade dos trabalhadores, é com os companheiros das comissões que vamos sentar na mesa, discutir com as empresas e chamar a responsabilidade a Petro-

³³³ COMPERRJ. Parada do consórcio TE AG e dos consócios no COMPERJ. Youtube. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=NKX_MZe1qII>. Acessado em 31/03/2020.

³³⁴ Idem. Parada no compeRJ parte 2.avi. Youtube. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=mkJxvPh0424>>. Acessado em 31/03/2020.

³³⁵ Idem. Parada no COMPERJ parte 3.avi. Youtube. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=8k1UA2vkJQ>>. Acessado em 31/03/2020.

brás, o governo federal e estadual. Por que nós queremos gerar crescimento na economia, desenvolvimento pro país, mas queremos garantir o que é nosso, trabalho digno, condições dignas de trabalho. Chega na exploração! Quem viu na internet, quem viu na rede, quem viu na TV, no jornal e no rádio, quanta exploração tivemos em vários estados em campos de obras. Todo mundo aqui viu, e isso não pode acontecer aqui no COMPERJ, por isso os sindicatos vieram aqui, por isso eu vim aqui representando a maior central sindical do Brasil, que é pra não deixar que eles ponham a mão sobre nós e dominem os trabalhadores. (DARBY IGAYAR, 2011).

O terceiro e último vídeo é marcado por diversas falas de apoio de dirigentes sindicais de outras categorias, principalmente de petroleiros, e também de trabalhadores do COMPERJ “da base”, ou seja, sem ligação com a diretoria do sindicato.

No dia 08/11, em assembleia, os operários decidiram pela greve, a qual durou dez dias e foi concluída no dia 18 de novembro. No acordo firmado entre o Conticom/CUT e o Sindicato das Empresas de Engenharia de Montagens e Manutenção Industrial do Rio de Janeiro (Sindemon), com participação do SINTICOM, ficou definido abono salarial de R\$ 160 nos meses de novembro, dezembro e janeiro – como a data-base seria em 1º de fevereiro, a patronal recusou-se a dar um aumento no final do ano, sendo que poderia ter novo aumento três meses depois. Também se acordou uma baixada para as festas de final de ano para os trabalhadores que comprovassem residência nos locais 30 dias antes do início do contrato de trabalho.

No acordo constava estabilidade de 90 dias para os trabalhadores, contudo, depois de encerrada a greve, no dia 01/12, 37 funcionários do consórcio Techint e da Andrade Gutierrez (TE-AG) foram demitidos³³⁶. Todos eles foram identificados por seus colegas como lideranças – inclusive, sete deles pertenciam à comissão de negociação. Além das demissões, foi relatado que os trabalhadores foram retirados dos ônibus que levavam aos canteiros de forma violenta por policiais, a pedido do consórcio³³⁷. Isso gerou indignação entre os trabalhadores, que imediatamente iniciaram protestos exigindo a readmissão e contaram com mais de 2 mil pessoas. Porém, a greve apenas foi decretada através de assembleia no dia 8, estendendo-se até dia 21 e atingindo outras empresas e consórcios de construção do COMPERJ – esta contou com apoio do sindicato oficial. Após acordo judicial, os 37 trabalhadores foram readmitidos.

³³⁶ Disponível em: <<https://www.jb.com.br/informe-jb/noticias/2011/12/01/greve-no-comperj-operarios-ameacam-parar-obras-na-segunda-feira.html>>. Acessado em 22/06/2021.

³³⁷ Disponível em: <http://www.adur-rj.org.br/5com/pop/policiais_invadem.htm>. Acessado em 22/06/2021.

2012

O processo de mobilização do ano anterior transbordou para 2012, a indignação e a disposição de paralisação dos trabalhadores continuaram, pois quando os trabalhadores voltaram do recesso das festas de fim de ano, descobriram que os dias paralisados em 2011 seriam efetivamente descontados e que as empresas ainda ameaçavam descontar no vale-alimentação.

Assim, a obra do COMPERJ foi afetada por diversas paralisações no primeiro semestre daquele ano, com reivindicações correlatas, mas que têm momentos e formas de eclosão distintos. Uma declaração de um operário do COMPERJ colhida pela CSP-Conlutas dá um pouco o tom do que estava instalado no canteiro de obras no começo do ano de 2012:

[...] em novembro essa nossa paralisação foi considerada ilegal. Fizemos outra em janeiro, que também foi considerada ilegal. Em fevereiro, antes do Carnaval, havia uma assembleia marcada, mas o sindicato não quis realizá-la. O sindicato lá é um sindicato que joga contra nós. É um sindicato da CUT, dirigido por seu Manuel Vaz, conhecido como ‘Manuelzim’, que não está do nosso lado, mas do lado da Petrobras. (CSP-CONLUTAS, 2012)³³⁸

Já em fevereiro começaram as negociações da data-base da categoria, e as empresas sinalizaram que não manteriam os abonos de 160 reais, nem discutiriam a equiparação salarial com os trabalhadores (terceirizados) que exerciam as mesmas funções em outras unidades da Petrobras na região³³⁹.

Assim, no dia 7 de fevereiro, os operários paralisaram as obras do COMPERJ pela primeira vez naquele ano; mantinha-se a demanda por incorporação do abono de R\$ 160,00 dado na greve de 2011, vale-alimentação de R\$ 390 por mês, reajuste de 18% do salário, duas horas extras por dia pelo tempo gasto no percurso trabalho-casa (hora *in itinere*), e baixada a cada 60 dias com passagens de ida e volta. O mesmo trabalhador entrevistado pela CSP-Conlutas, Carlos Alberto, descreveu da seguinte forma a eclosão da greve:

Aí então os funcionários de uma firma lá dentro, chamada Alusa, fez um manifesto e uma paralisação e com isso foi atingido outros canteiros para parar também. Já que o sindicato não para nós paramos. Aí parou o canteiro do consórcio da SPE. Com isso foi aumentando o movimento, até chegar à TE-AG. Lá teve umas pessoas que aderiram ao movimento, e outras não, houve até uma pancadaria que morreram dois. A Petrobras abafou e o sindicato nem toca nesse assunto. Não chegou na mídia. Ninguém viu a Globo ou a Record falando. Mas morreram dois trabalhadores em fevereiro. (CSP/CONLUTAS, 2023).

³³⁸ O *site* da CSP-Conlutas utiliza uma sigla para identificar o operário, alteramos para um nome fictício segundo nosso sistema de nomeação. Ver notícia em CSP/Conlutas. Disponível em: <<http://cspconlutas.org.br/2012/04/comperj-em-greve-ja-que-o-sindicato-nao-para-nos-paramos/>>. Acessado em 17/02/2022.

³³⁹ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/1004232-trabalhadores-param-obras-de-complexo-da-petrobras-pelo-3-dia.shtml>>. Acessado em 17/02/2022.

O advogado do sindicato patronal (SINDEMON-RJ), Almir Ferreira Gomes³⁴⁰, afirmou que todos os 12 mil trabalhadores das obras do COMPERJ estavam paralisados quando realizaram uma manifestação na BR-116 próxima aos canteiros de obras, no dia 02 de março. Almir afirmou que o sindicato patronal foi pego de surpresa já que supostamente a greve teria começado a partir da briga entre dois trabalhadores e teria sido incitada por “pessoas estranhas” à obra e ligadas a diversos partidos políticos.

Um jornal local de Itaboraí informa que no dia 11 de fevereiro ocorreu uma briga entre trabalhadores, pois os grevistas estariam impedindo violentamente os colegas de trabalhar. Essa confusão teria terminado com dois operários feridos e um segurança terceirizado também ferido – não sabemos a gravidade.³⁴¹

Conforme Lima, após quinze dias de greve, “a justiça acata o pedido da organização sindical patronal, SINDEMON-RJ, de interdito proibitório impedindo manifestações em frente ao COMPERJ, com penalidades diretas para o sindicato caso ocorram piquetes” (2015, p. 121). A partir disso, o SINTICON passa a defender o fim da greve e, novamente, segundo Lima, o movimento grevista ainda estava em uma situação crescente entre os operários.

Em fala no plenário da ALERJ, a deputada Janira Rocha (à época no PSOL)³⁴² afirmou que, concomitantemente a essa situação, funcionários do setor de RH das empresas passaram nos canteiros avisando que pelo menos 300 trabalhadores seriam logo demitidos. Mesmo amedrontados, decidiram manter a greve – como se não tivessem mais o que perder – à revelia das orientações da diretoria do sindicato, que teria chegado a afirmar que os grevistas eram plantados pelas empresas para desviar os próprios conflitos com a Petrobrás.

No dia 29 de fevereiro, o sindicato patronal (SINDEMON-RJ) ofereceu como proposta de conciliação pagar a PLR como abono, o mesmo que havia sido acertado, embora não pago nas greves de 2011. Em assembleia no mesmo dia, o SINTICON defendeu a aceitação da proposta, mas foi recusada pela categoria. Já no dia 8 de março, em nova assembleia, a categoria aceitou a proposta.³⁴³ Marco Hartung, à época secretário de Formação da CONTICOM e posteriormente vice-presidente do SINTRAMON-Itaboraí, avalia o fim da greve: “Foi uma assembleia acirrada. Muitos trabalhadores estão sem pagamento. A primeira parcela da PLR, paga

³⁴⁰ Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/brasil/comperj-esta-em-greve-ha-20-dias-diz-advogado-de-sindicato-4124786.html>>. Acessado em 17/02/2022.

³⁴¹ Disponível em: <<http://www.jornalenter.com.br/marica/item/626-itabora%C3%AD-greve-no-comperj-deixa-tr%C3%AAs-feridos>>. Acessado em 17/02/2022.

³⁴² Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=YwAsiW4AAKw>>. Acessado em 17/02/2022.

³⁴³ Disponível em: <<https://rj.cut.org.br/noticias/operarios-do-comperj-suspendem-greve-e49b>>. Acessado em 17/02/2022.

semestralmente, deveria ter caído em fevereiro. Esperamos que as empreiteiras cumpram o acordado, paguem suas dívidas e retomem as negociações”. (HARTUNG, 2022)³⁴⁴

Há dois vídeos no YouTube, do dia 15 de março, gravados por um trabalhador das obras do COMPERJ, que mostram uma confusão e a agressão entre os trabalhadores.³⁴⁵ Pelas falas é perceptível que estão paralisados, com alguma reivindicação trabalhista. Mas não é possível perceber o contexto da confusão, apenas que há um conflito entre trabalhadores uniformizados de laranja e trabalhadores desuniformizados, por estarem de folga e/ou no contraturno. Pelos áudios também é possível imaginar que fazem parte do mesmo canteiro, não necessariamente da mesma empresa. Nossa experiência com estudo de outras greves nos leva a concluir que os trabalhadores uniformizados de laranja estão tentando persuadir os operários sem uniforme a paralisarem – entre os quais há alguns mais e outros menos dispostos a paralisar. Este é um bom exemplo do processo inicial de eclosão desse tipo de greve.

Através da mediação do SINDPETRO-RJ, ao longo do mês de março, articulou-se uma série de reuniões entre o SINTICON, o SINDEMON-RJ e a Petrobrás, representada por Paulo Roberto Costa, diretor responsável pelo COMPERJ. Para Lima (2015, p. 125), essas reuniões serviram apenas para postergar a resolução do problema, visto que o sindicato laboral reduziu a proposta de aumento salarial de 18% para 12% e mesmo assim o SINDEMON-RJ não aceitou. Concomitantemente a essas reuniões, os trabalhadores fizeram diversos protestos nos canteiros no mês de março.

As reivindicações da greve continuaram similares, mas exigiram valores inferiores aos pedidos anteriormente: reajuste de 12% no piso salarial da categoria, que na época era de R\$ 860, e vale-alimentação de R\$ 300. O sindicato patronal ofereceu, em um primeiro momento, 8,5% de reajuste salarial, passando depois para 9% e vale-alimentação de R\$ 280. Além disso, os trabalhadores apresentaram pautas não econômicas, como a melhoria da refeição servida no canteiro de obras, o fim da terceirização da Petrobras, e o aumento da PLR e das baixadas.

Assim, no dia 8 de abril, houve assembleia com convocação do sindicato oficial, sendo deflagrada a greve a partir do dia seguinte. No dia 10 de abril, uma manifestação na Rodovia do Tanguá reuniu 8 mil trabalhadores, segundo o sindicato, ou 2 mil nos cálculos da PM-RJ. Segundo a reportagem de O Globo (2012), de onde retiramos essas informações, ao menos 150 ônibus ficaram parados na rodovia.³⁴⁶ Em uma conta simples, se considerarmos 40 pessoas em

³⁴⁴ Disponível em: <<https://rj.cut.org.br/noticias/operarios-do-comperj-suspendem-greve-e49b>>. Acessado em 17/02/2022.

³⁴⁵ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=wEyLMEZnPLE>> e em <https://www.youtube.com/watch?v=ThjTavM32u8&t=9s>>. Acessado em 01/04/2020.

³⁴⁶ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/piquete-fecha-acesso-de-trabalhadores-ao-COMPERJ-4586136>>. Acessado em 01/04/2020.

cada ônibus, temos um total de 6 mil trabalhadores – é preciso considerar, ainda, que muitos estavam alojados no próprio canteiro de obras.

Em entrevista da TV Brasil, o presidente do SINTICON, Manuelzinho, reafirma a reivindicação de 12% de reajuste salarial em ato na BR-116 no dia 11 de abril.³⁴⁷ Segundo Lima (2015, p. 125), cerca de 10 mil dos 15 mil trabalhadores empregados na obra na época aderiram à greve.

A incorporação da Petrobrás foi uma estratégia adotada para intensificar a pressão na negociação dos acordos salariais:

A estratégia, que já estava sendo esboçada na greve anterior, era envolver a Petrobras como intermediária para a resolução do problema. No dia 25 de abril os operários realizam um ato em frente à sede da Petrobras exigindo da empresa um posicionamento sobre os problemas que os trabalhadores enfrentavam. Em seguida, se dirigiram em ato até a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro ‘para pressionar deputadas estaduais por apoio e para que interfiram na negociação’. (LIMA, 2015, p. 125).³⁴⁸

A nosso ver, essa mudança na estratégia se deve à interferência do SINDPETRO-RJ, que passa a acompanhar as greves do COMPERJ. Mais de vinte ônibus de trabalhadores deslocaram-se para esse ato na sede da Petrobrás e na ALERJ. Houve apoio e participação de lideranças de outras centrais sindicais e outros sindicatos nos atos, como a CSP-Conlutas e o próprio SINDIPETRO-RJ.

No dia 7 de maio, em uma nova assembleia apresentou-se a proposta do sindicato patronal de 10,5% de reajuste salarial. Apesar de defendida pelo sindicato, a maioria – quase totalidade – dos trabalhadores rejeitou a proposta e votou pela continuidade da greve. Como é possível ver em vídeo gravado por um trabalhador na assembleia³⁴⁹, os operários comemoraram gritando “A greve continua!” e jogando suas bolsas para cima.

Dois dias depois, as empresas ofereceram nova proposta, mantendo o reajuste de 10,5%, aumentando o vale-alimentação para R\$ 300, como reivindicado, e concedendo reajuste diferenciado de 14% e 17% para algumas funções.³⁵⁰ Em assembleia no mesmo dia, os operários decidiram pelo fim da greve e mais uma vez comemoraram jogando os seus pertences para cima.³⁵¹ Também ficou definido que o COMPERJ formaria uma comissão de representação dos trabalhadores no local de trabalho com o intuito de colaborar na resolução dos problemas cotidianos. Interessante notar a declaração do presidente do SINTICOM:

³⁴⁷ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=72RcQpQbI7A>>. Acessado em 01/04/2020.

³⁴⁸ Materiais jornalísticas utilizadas pela autora. Disponíveis em: <<https://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/04/25/trabalhadores-do-comperj-fazem-manifestacao-no-centro-do-rio/>> e <<http://petronoticias.com.br/archives/7453>>. Acessados em 01/04/2020.

³⁴⁹ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=M7tQaX4cGbQ>>. Acessado em 01/04/2020.

³⁵⁰ Disponível em: <<http://www.apn.org.br/w3/index.php/trabalho/4430-operos-do-comperj-retornam-ao-trabalho>>. Acessado em 01/04/2020.

³⁵¹ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=whqyHCmsxaw>>. Acessado em 01/04/2020.

Foi uma greve vitoriosa. Conseguimos um reajuste considerável se lembrarmos que o índice de inflação registrado no período foi 5,85%. Vale destacar também a união dos trabalhadores e o fortalecimento do Sindicato nessas últimas negociações. Particularmente, o setor da construção é muito conservador, mas nesta greve conseguimos despertar nos trabalhadores a consciência de luta e união para superar os desafios. (MA-NOEL VAZ, 2017)³⁵²

2013

Na primeira semana de fevereiro, o SITINCON organizou algumas assembleias nos canteiros do COMPERJ para planejar a nova campanha salarial. Inicialmente os operários reivindicavam aumento de 12%. No dia 6 de fevereiro de 2013, o sindicato patronal ofereceu reajuste de 7,5%, sem o pagamento das horas *in itinere*, o que foi rejeitado pela categoria. A greve deflagrada nos canteiros do COMPERJ teve 100% de adesão, ou seja, mais de 15 mil trabalhadores paralisados, segundo informações do sindicato.

Contudo, em nota à imprensa, o SINDEMOM e SINICOM (2020)³⁵³ informaram que foram “surpreendidos com a greve durante esse período de negociação³⁵⁴, além de não terem sido comunicados sobre a greve com a antecedência mínima de 48 horas, conforme prevê a legislação”. (ESTADÃO, 2020).³⁵⁵

Dessa vez, os trabalhadores reivindicavam aumento salarial de 20%, reajuste do vale-alimentação de R\$ 300 para R\$ 400 e cesta natalina equivalente ao valor do vale-alimentação, além de um “prêmio assiduidade” de 44h/mês para aqueles que não faltassem ao trabalho.

Em declaração da CUT, o presidente da CONTICOM, Cláudio Gomes, traçou um paralelo entre a intransigência dos sindicatos patronais em negociar com casos de violência ocorridos em outras obras, como no caso da UHE de Colíder. Afirmou Cláudio Gomes (2013): “Nos preocupa bastante esses casos de revolta e violência. Geralmente, são trabalhadores que estão isolados nos canteiros de obras, sem contato com seus familiares. Qualquer descontentamento pode levar a situações como estas”. (CUT, 2013).³⁵⁶

No dia 15, houve reunião dos sindicatos patronal e dos trabalhadores no TRT da 1ª Região, mas não se chega a um acordo. No dia 19 de fevereiro, quando estava agendada a assembleia seguinte, o consórcio anunciou uma nova proposta: reajuste de 10% para aqueles que recebiam até cinco mil reais e 7% para os que recebiam acima disso, vale-alimentação de R\$

³⁵² Entrevista realizada no dia 27/07/2017.

³⁵³ Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada.

³⁵⁴ Interessante notar o recurso retórico que se assemelha muito com a definição de greve selvagem, como tratada anteriormente: aquela que acontece no período de negociação e vigência do acordo coletivo.

³⁵⁵ Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,trabalhadores-do-comperj-ameacam-greve,143164e>>. Acessado em 25/05/2020.

³⁵⁶ Pedreira, Willian. CUT, 2013. Disponível em: <<https://www.cut.org.br/noticias/operarios-do-comperj-entram-em-greve-apos-recusa-do-patronato-ao-atendimento-de-d0a7>>. Acessado em 25/05/2020.

360, cesta natalina de R\$ 180 e pagamento de 11h/mês de “prêmio assiduidade”. Essa proposta foi aceita pela categoria e a greve foi encerrada.

Contudo, no dia seguinte, 20 de fevereiro, as empresas voltaram atrás e recusaram o acordo. Diante desse recuo os operários conversaram entre si e foram mobilizando os colegas, e até o fim do dia todo o canteiro do COMPERJ estava paralisado novamente. Esta seria uma descrição categórica de uma greve selvagem: a partir de um fato, sem grandes ideias anteriores, os operários vão paralisando a produção, de forma “espontânea”. Segundo Lima (2015, p. 127), o sindicato “vem a reboque” depois da greve instaurada pela base. Esta durou mais três dias, quando houve novo recuo do sindicato patronal e as empresas aceitaram integralmente o acordo.

No entanto, no dia 08 de agosto de 2013, a Multitek Engenharia demitiu todos os seus 430 trabalhadores e não pagou as verbas rescisórias aos demitidos. Primeiramente, ocorreram protestos dos trabalhadores dessa empresa, terceirizada da Petrobras. Depois, no dia 29 do mesmo mês todos os 15 mil trabalhadores de todos os consórcios e empresas terceirizadas prestadoras de serviço paralisaram, demonstrando possível ausência de controle da direção do sindicato sobre a categoria, além de seu descontentamento prévio com a situação trabalhista.

A Multitek, apesar de ter recebido todos os pagamentos para a obra, alegava que as rescisões seriam responsabilidade da Petrobras.³⁵⁷ Somente com a mediação do MPT a situação foi regularizada com o pagamento das verbas rescisórias pela Petrobrás.³⁵⁸

2014

Em 2014, ocorreu a greve que provavelmente teve a maior repercussão nacional até então, e foi a mais cercada de controvérsias, tanto pelos acontecimentos em si, como também por ser a primeira após as “Jornadas de Junho”, quando os movimentos sociais ganharam as ruas e os noticiários.

Em 13 de janeiro desse ano, a empresa terceirizada ECMAN demitiu diversos trabalhadores. O pagamento dos valores rescisórios e salários proporcionais estava acordado para o dia 3 de fevereiro. Contudo, a Petrobrás não fez os pagamentos cabíveis à empresa, alegando que o contrato havia sido rompido pela ECMAN ao descumprir cláusulas contratuais. A terceirizada alegava que as obras estavam paralisadas por falta de pagamento da Petrobrás.

³⁵⁷ Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/app/economia/ae/2013/08/29/noticiaseconomiaae,3120038/funcionarios-de-consorciosdo-comperj-entram-em-greve.shtml>>. Acessado em 25/5/2020.

³⁵⁸ Disponível em: <<http://www.aepet.org.br/noticias/pagina/10483/MPT-faz-mediao-de-conflito-no-Comperj>>. Acessado em 25/05/2020.

Diante da ausência de pagamento, os trabalhadores iniciaram os protestos no interior do canteiro, principalmente pelas condições de trabalho e de vida no COMPERJ. Os trabalhadores reclamavam da falta de água, inclusive para beber, da qualidade dos alimentos e de ocorrências de ilegalidades no processo de produção.

A partir de então, as manifestações expandiram-se para trabalhadores de outras empresas e, segundo relatos, desde os primeiros dias de fevereiro, as obras estavam sendo paralisadas, mas somente no dia 5 de fevereiro (quarta-feira) a greve foi deflagrada pelos trabalhadores em assembleia, mesmo que sem respaldo do sindicato responsável pela representação da categoria, o SINTICOM. O principal apoio vinha do Sindipetro-RJ.

Nesse dia, como é possível ver em vídeo publicado no YouTube³⁵⁹, trabalhadores incendiaram um veículo do SINTICOM na entrada do Trevo, em Itaboraí, na saída da RJ 116. Entrevistamos Herrera³⁶⁰, morador de Itaboraí, que trabalhou no COMPERJ, entre 2013 e 2015, em duas empresas, como soldador. Para ele, esse acontecimento foi a demonstração de que os trabalhadores não mais queriam o SINTICOM como representante. Vejamos sua declaração:

Aconteceu várias vezes até chegar ao ponto que teve um piquete, esse foi no ano de 2014, que foi a greve mais quente, que foi quando viraram o carro do sindicato, tocaram fogo. Foi quando os trabalhadores decidiram que não queriam o sindicato. Presidente do sindicato que era o Manuel Vaz na época, conhecido como Manoelzinho, ele chegava no Trevo da reta a galera botava ele para correr. Teve um dia que ele chegou com a picape para falar o pessoal virou a picape e tacou fogo. O pessoal não queria o sindicato como representante, aí botou eles para correr. (HERRERA, 2017).

Em nossa entrevista com o dirigente, Manuel Vaz não cita esse evento e desconversa quando lhe perguntamos especificamente sobre ele. Já para Marcos Hartung – hoje vice-presidente do SINTRAMON-Itaboraí, à época, assessor do SINTICOM –, essa ação foi realizada por pessoas ligadas ao PSOL e ao PSTU que, por sua vez, negam qualquer participação nos incêndios. Citando Hartung (DATA): “Teve pessoas deles, paga por eles, que recebem do partido deles, que foram linha de frente para poder botar fogo no nosso carro”.

No dia seguinte, 6 de fevereiro, dois homens perguntaram a trabalhadores que estavam na manifestação se eles estavam participando da greve. Diante da resposta positiva, foram disparados seis tiros contra Felipe Feitosa, de 21 anos, e Françuílio Rodrigues, de 20 anos. Segundo apoiadores ligados ao Sindipetro-RJ, os disparos foram realizados por seguranças do sindicato oficial, contrários à greve. Os dois trabalhadores passaram por cirurgia e sobreviveram.³⁶¹

³⁵⁹ Disponível em: <<https://youtu.be/Wa8Bz74JdPI>>. Acessado em 02/04/2020.

³⁶⁰ Entrevista realizada em 27/07/2017.

³⁶¹ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/operarios-do-comperj-baleados-passam-bem-segundo-medicos-11521628>>. Acessado em 25/05/2020.

Além das pautas relativas às condições de trabalho e vida nos canteiros, os trabalhadores reivindicavam um reajuste salarial de 11,5% e elevação do vale-alimentação para R\$ 450 mensais. Os consórcios e construtoras ofereciam 7% de reajuste, e os promotores do MPT, na reunião de conciliação, buscavam atingir o índice de 9%, sem sucesso. Como a greve não era organizada pelo sindicato responsável, no dia 27 de fevereiro, a justiça considerou a greve ilegal e impôs uma multa diária de R\$ 10 mil ao SINTICOM³⁶². A greve obteve adesão de 70% dos 28 mil trabalhadores, segundo o sindicato.

Ela se estendeu por todo o mês de fevereiro e, em manifestação do dia 6 de março, em frente aos portões do canteiro do COMPERJ, dois homens retiraram os trabalhadores que se encontravam dentro de um ônibus do canteiro e atearam fogo.³⁶³

Uma semana depois, em 12 de março, após assembleia que aprovou a continuidade da greve, trabalhadores bloquearam a BR-116 desde às 6h. Por volta das 9h, a polícia reprimiu a manifestação com bombas de gás lacrimogêneo e balas de borracha. Segundo um relato colhido por uma reportagem, os trabalhadores queriam “entrar no COMPERJ para um protesto pacífico”³⁶⁴.

Após 40 dias de paralisação, decidiram em assembleia pela suspensão da greve, em 17 de março, contando com a participação do SINTICOM. Foi aprovada a proposta patronal de reajuste de 9% nos salários, aumento no benefício do vale-alimentação, que passou de R\$ 360 para R\$ 410, e um acordo firmando o não descontar os dias paralisados pelos grevistas. Mas esse último quesito foi alvo de controvérsia posterior, quando as empresas afirmaram que iriam descontar 1/3 dos dias paralisados. Porém, após protestos – novamente com fechamento da BR-116 –, três dias após o fim da greve, as empresas voltaram atrás, garantindo que não haveria descontos, apenas a reposição de 1/3 dos dias não trabalhados durante oito sábados.

“Pumba” trabalhou no COMPERJ entre 2013 e 2014 e já tinha experiências em obras na REDUC, inclusive com atuação sindical nessa empresa. Em entrevista a nós concedida³⁶⁵, ele descreveu detalhadamente essa segunda onda de conflitos no COMPERJ. Apesar de longa, parece-nos interessante reproduzir sua fala para entender como se dão as greves em canteiros de obras. Portanto, não é só uma descrição dessa greve, pode ser representativa do *modus operandi* da categoria de modo geral.

³⁶² Disponível em: <<https://www.trt1.jus.br/documents/10157/742b1bcb-0896-4ba8-8eaf-5efb7c96bb90>>. Acessado em 25/5/2020.

³⁶³ Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/03/onibus-e-incendiado-durante-protesto-em-itaborai-rj.html>>. Acessado em 25/05/2020.

³⁶⁴ Disponível em: <<https://extra.globo.com/economia-e-financas/manifestacao-de-funcionarios-do-comperj-termina-em-confronto-11858038.html>>. Acessado em 25/05/2020.

³⁶⁵ Entrevista realizada dia 16 de julho de 2019.

Primeiro ele descreve o motivo:

Fizemos um acordo com a empresa e o sindicato, sobre um negócio de umas paralisações que tivemos dentro do COMPERJ, fizemos um acordo da empresa pagar tanto dia e a gente pagar tanto dia. Mas na hora de pagar a empresa deu para trás, não ia pagar nada, e a gente ia pagar tudo. (PUMBA, 2019).

Em seguida, demonstra que há uma preparação anterior, ainda que incipiente:

A programação que estava rolando de manhã é que todo mundo ia almoçar e ninguém ia fazer mais nada, ia ficar todo mundo parado. Ai primeiro eles acabaram com as filmagens, destruíram as câmeras pra não prejudicar o trabalhador, colocaram camisa no rosto e destruíram as câmeras. [...] Começou um cara só, um colega lá, começou a quebrar as coisas... Aí quando começou todo mundo, o pessoal estava muito revoltado com a empresa, já tinha trocado de nome³⁶⁶, aí faz aquilo... o Sindicato já não apoiava a gente, fazia o jogo do patrão, junto com a comissão que era da empresa. (PUMBA, 2019).

É interessante percebermos a sua visão sobre o todo o processo:

A greve mais violenta que eu já vi em toda minha vida foi ali no COMPERJ, em área de Petrobrás. [...] No COMPERJ, é o seguinte, o que que aconteceu? [...] E tava naquele momento daquele calor, daquela temperatura bem grande, que é a temperatura de verão, de quarenta e poucos graus. No horário do almoço, eu sempre ia na igreja dentro da empresa, que tinha um lugar pra gente fazer nossas orações. Então eu estava dentro da igreja, aí a gente já sabia tudo que ia acontecer, mas eu não sabia o tamanho do que ia acontecer. Depois veio um dirigente da igreja e disse assim para gente ‘vamos fechar que o mundo está acabando lá fora! Quando eu saí na porta, já tinha ônibus pegando fogo do lado do refeitório e o pessoal querendo negociar com os patrões. Lá tinha escritório grande que era empresa grande. Aí o peão naquele sol quente, naquele calorão, e todo mundo lá tranquilo, dentro do ar-condicionado ligado e não estava nem aí para o trabalhador. E o que o trabalhador fez? Quebraram o ar-condicionado tudo. Aí aqueles paralelepípedos, aqueles tijolos de cimento, voando, quebrando a empresa todinha. Botaram fogo em vários ônibus. Carregaram os carros, colocaram nos portões e botaram fogo nos carros pequenos. Aí chamaram a polícia e eles não conseguiram nem passar por onde estavam os trabalhadores. (PUMBA, 2019).

O relato de Pumba sugere que há ordem no processo de destruição e, portanto, certo nível de preparação: “Só não destruíram o refeitório e a enfermaria, porque se acontecesse alguma coisa... e precisasse almoçar e tomar café, almoçar... Mas com o resto acabaram tudo”.

E o desfecho do conflito se dá pelo acirramento:

O trabalhador incendiou vários ônibus e acabou com o escritório da empresa [...] aí todo mundo queria sair pra ir embora, só que nisso os trabalhadores tinham cercado tudo: ‘não sai ninguém, vai sofrer todo mundo junto’. Aí trancou as saídas tudo e gente querendo sair pelo fundo, mas o peão já tinha programado tudo, tinha gente em várias pessoas em todos portões. (PUMBA, 2019).

Os trabalhadores dos escritórios só foram liberados e a situação apaziguada quando a empresa fez o depósito dos dias paralisados e os trabalhadores conseguiram acompanhar pelos aplicativos dos bancos nos seus celulares. Pumba descreve como cada trabalhador ia verificando se os seus valores estavam depositados corretamente, para, a partir daí, tranquilizar a

³⁶⁶ A empresa referida, que se chamava Alusa e passou a Alumini no processo de falência.

situação. Segundo ele, não houve demissões ou represálias, pois a empresa sabia que tudo aquilo poderia acontecer novamente.

Durante esse processo, a indignação se alastrou, e as trabalhadoras dos refeitórios dos canteiros também passaram a se organizar e fazerem greve por melhores salários e condições de trabalho nas cozinhas – não conseguimos precisar o período paralisado, nem saber se obtiveram sucesso:

Nós recebemos R\$ 88 de vale-alimentação e não dá para comprar nada. Além disso, não temos material decente para trabalhar. Trabalhamos sábado e domingo de graça, pois eles dizem que têm banco de horas, mas a folga nunca chega. Também temos que pagar R\$ 30 todas as vezes que fazemos consulta no plano de saúde. (COMPERJ NEWS, 2014).³⁶⁷

2015

A partir de 2014, com os desdobramentos da “Operação Lava Jato”, o COMPERJ passou por um verdadeiro processo de desmonte, principalmente porque as construtoras passaram a ser alvo das denúncias de corrupção que envolvia a alta cúpula da Petrobrás. Assim, em fevereiro de 2014, havia 28 mil trabalhadores nos canteiros, no final do mesmo ano quase metade, 15 mil. No início de 2015, 13 mil trabalhadores já haviam sido demitidos. Grande parte das manifestações que aconteceram na passagem de 2014 para 2015 relacionaram-se com esse processo de demissão e não pagamento dos direitos dos trabalhadores, principalmente ligados à empresa Alumini/Alusa.

Herrera nos conta que após o recesso do final de ano eles deveriam voltar a trabalhar no dia 5 de janeiro, mas ao chegar na entrada do COMPERJ os trabalhadores da Alumini/Alusa não tiveram a entrada liberada - e assim ficou por todo mês de janeiro, sem explicações:

Isso foi passando os dias, segunda, terça, quarta, quando chegou na quinta-feira, a gente chamou a galera e ‘vem cá, ninguém vai resolver nada não? Vamos lá no sindicato para a gente ver’. Chegamos no sindicato e eles viraram para a gente, ‘a gente não sabe de nada não, vocês têm que ir na empresa’. Aí chegamos na empresa, a empresa de porta fechada. Aí voltamos no sindicato e o sindicato ‘vocês têm que ir pra casa e esperar’. E nisso os dias foram passando, mas tudo isso já estava esquematizado entre eles. Aí passou o mês de janeiro todo nesse chove não molha. Vai, não vai, vai, não vai. Quando chegou no dia 5 de fevereiro que era o dia do pagamento, todo mundo contando com o pagamento, quando chegou lá não teve pagamento. (HERRERA, 2017).

A situação da Alumini/Alusa era similar à da Multitek Engenharia: a empresa alegava não pagar os salários, pois a Petrobrás não havia pago pelo serviço, enquanto a estatal não o fazia alegando quebra de contrato pela empresa contratada. A partir das primeiras mobilizações

³⁶⁷ Operária entrevistada pela reportagem. Disponível em: <<http://www.comperjnews.com.br/posts/funcionarios-da-cozinha-do-comperj-ficam-parados-2014>>. Acessado em 25/05/2020.

na entrada do COMPERJ, o SINDIPETRO-RJ passou a acompanhar o processo e sugeriu que os trabalhadores realizassem manifestações na frente da sede da Petrobrás, no centro do Rio de Janeiro. Assim, os trabalhadores passaram a acampar em frente à sede.

No dia 12 de fevereiro, o SINTRAMON convocou uma assembleia dos trabalhadores da Alumini/Alusa e apresentou uma proposta de acordo: a empresa não voltaria mais ao COMPERJ, portanto, eles estariam demitidos, mas, para os trabalhadores terem as carteiras de trabalho liberadas, deveriam assinar um termo de compromisso com a data de 5 de janeiro. Assim, esses não receberiam o salário de janeiro inteiro até 10 de fevereiro. Há uma querela legal: de um lado, os operários não trabalharam durante esse mês, por outro, não tiveram suas carteiras liberadas para procurarem outros empregos.

Enquanto a assembleia acontecia, segundo Herrera, circulava uma lista de assinaturas assentindo com a proposta apresentada. Quando essa lista chegou a Herrera, ele disse que pediu a palavra para explicar aos grevistas que não era uma lista de presença, e sim de anuência com o Termo de Compromisso e, a partir desse informe, implode a assembleia já que o sindicato não havia agido com transparência. Segundo Herrera, alguém propõe que eles se encaminhem novamente para a sede da Petrobrás. Em um primeiro momento, ele é contra, mas logo percebe que seria uma tática diferente.

Nem Herrera, nem Pumba relataram ter havido uma conversa entre eles. Porém, ambos foram lideranças desse processo, e é possível que essa ideia tenha partido de Pumba, a partir do que ele nos descreve:

Eu peguei uma van daqui pra Itaboraí e estava contando para o motorista de van as histórias da empresa, do COMPERJ. Então, o motorista sugeriu para eu fazer uma paralisação em cima da ponte. Ele falou que fizeram uma manifestação que tomaram as chaves dos carros e jogaram lá de cima da ponte, e sugeriu que a gente podia fazer uma manifestação assim em cima da ponte para chamar a atenção [...] Então a gente teve uma única oportunidade que foi uma assembleia em Itaboraí e os ônibus iam descer tudo pro Rio depois da assembleia pra fazer uma ‘zoada’ aqui na frente do prédio da Petrobrás (EDISE). A gente já tinha articulado tudo para fazer essa paralisação em cima da ponte, quando chegasse no vão central os ônibus iam parar e descer todo mundo. E foi isso que aconteceu... Parou e desceu todo mundo, eram sete ônibus. Descendo foi todo mundo andando, e não deixamos passar nada em cima da ponte. Fomos andando da ponte até aqui no prédio da Petrobrás, naquele solzão quente... Muita gente apoiou, outros não apoiaram, sempre tem crítica né? (PUMBA, 2019).

A descrição de Pumba indica que havia espontaneidade nas ações, no sentido de criatividade e inovação das táticas utilizadas, mas também uma preparação e planejamento anterior, mesmo que não se desse de forma coletiva. Herrera também descreve o momento:

Articulamos um com o outro, chegamos lá no motorista e ‘motorista, você vai fazer o que a gente vai falar, nós vamos parar a ponte Rio-Niterói’, ‘mas como a gente vai fazer?’, ‘eu já sei como vai ser, é só vocês confiarem em mim’. Botamos os trabalha-

dores, as empresas mandaram os ônibus - olha só que parada doida -, o sindicato conseguiu ônibus com as empresas, o certo era eles alugarem para a gente ir, mas não, as empresas cederam os ônibus. Aí puxamos a caravana com sete ônibus, uma van e uma galera de carro. No dia 15³⁶⁸ de fevereiro, 11h47 da manhã nós paramos a ponte Rio-Niterói. (HERRERA, 2017).

Isso demonstra a importância da ação para dar visibilidade à situação em que eles se encontravam:

Nós atravessamos aquela ponte toda a pé. Foi aí que o problema do COMPERJ veio à tona. Saímos na mídia, porque até então ninguém nunca tinha feito aquilo. Ninguém nunca tinha feito um ato daquele, e foi um ato de desespero, porque a gente já estava janeiro, fevereiro, metade de fevereiro sem dinheiro, precisando do dinheiro para comprar alimentação e essas coisas assim, e não tinha. Aí a imprensa chegou lá, os helicópteros, federal, pareceu gente de tudo quanto é canto. Para dizer a verdade nós não tínhamos a ideia, a dimensão do que aquilo ia se tornar. Acabou que isso cruzou o mundo inteiro. Todo mundo queria saber o que estava acontecendo com o COMPERJ, foi aí que o problema veio à tona, apareceu os escândalos. (HERRERA, 2017).

Segundo reportagem do G1³⁶⁹, havia aproximadamente 150 pessoas e o confronto com a PM-RJ se dá logo na chegada dos trabalhadores. Aconteceu também o bloqueio de avenidas importantes da região central do Rio de Janeiro, como a Brasil, a Francisco Bicalho e a Presidente Vargas.

Em março, foi feito um acordo através do MPT no qual a empresa deveria pagar o valor devido entre dezembro de 2014 e março de 2015, em parcelas mensais correspondentes a 2,5% do valor da indenização. Herrera nos explica: “2,5% do valor de cada indenização, 10 mil reais de indenização. Cada mês eles depositam 2,5%. Dois e meio por cento de 10 mil é quanto? R\$ 250 é o que estamos recebendo” (HERRERA, 2017).

Ainda assim, os trabalhadores contratados por outras empresas que atuavam no canteiro do COMPERJ realizaram uma greve em março de 2015, reivindicando aumentos salariais. Dessa forma, no dia 4 de março, em assembleia convocada pelo Sintramon, os trabalhadores aprovaram greve com as seguintes reivindicações: reposição da inflação do período, mais um ganho real de 2% (totalizando 9% de reajuste), além de reajuste no vale-alimentação – hoje de R\$ 410. A proposta patronal era 6% de reajuste, o mesmo índice que seria aplicado sobre o auxílio para refeições. A greve foi encerrada no dia 19 de março, após os trabalhadores aceitarem a proposta do MPT de 7,13% de reajuste linear.

A partir de janeiro de 2015, diversas empresas passaram pelo mesmo processo que havia acontecido com Alumini/Alusa, ECMAN e Multitek Engenharia até a paralisação completa das

³⁶⁸ Herrera erra, na verdade, o evento aconteceu em 10/02/2014.

³⁶⁹ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/poder/2013/06/1303541-popularidade-de-dilma-cai-27-pontos-apos-protestos.shtml>>. Acessado em 02/04/2020.

obras do COMPERJ. Como resposta a isso, alguns trabalhadores demitidos pela Alusa – auxiliados pelo SINDIPETRO-RJ e CSP-CONLUTAS – criaram o S.O.S. Empregos. Em um primeiro momento, esse movimento lutava pela retomada das obras do COMPERJ, entretanto, com o aprofundamento da crise e aumento do número de desempregados – não só em Itaboraí, tampouco apenas no estado do Rio de Janeiro –, passa a lutar pela retomada de outras obras e estaleiros e a exigir do governo federal um plano de geração de empregos.

Herrera e Pumba participaram da criação do S.O.S. Empregos e, até quando os entrevistamos, eles ainda integravam o grupo. Herrera descreveu o movimento da seguinte forma:

Ele saiu de dentro dos trabalhadores da ALUSA, aqueles que atuaram na frente, nós nos juntamos e falamos, nós vamos criar um movimento social, um movimento de trabalhadores, que atue para os trabalhadores, sem vínculos partidários, se o partido quiser vir e apoiar a gente a gente vai aceitar, mas nós não temos compromissos de quando chegar nas eleições votar neles. (...) Aí nós criamos esse movimento e desde que encerrou as obras do COMPERJ, desde 2015 para cá a gente vem atuando. A gente vem participando das manifestações que vem tendo aqui no estado do Rio de Janeiro, nós fomos duas ou três vezes a Brasília. Participamos daquela última manifestação que teve em Brasília, conseguimos recursos para ir até lá. Fizemos vários atos junto aos professores, do MUSPE, do SEPE, para poder reivindicar nossos direitos. (HERRERA, 2017).

O S.O.S. Empregos contava com apoio de diversos movimentos políticos, sindicatos e centrais sindicais. Através da CSP-Conlutas, o modelo do S.O.S. Empregos foi espelhado para outros locais e surgiram experiências semelhantes em outros estados, como Aracaju e Rio Grande do Sul.

Segundo Pumba, no Rio de Janeiro havia uma coordenação de aproximadamente dez pessoas, pertencentes a várias correntes, e entre 20 e 40 trabalhadores participavam do movimento na região metropolitana do Rio de Janeiro. A partir da crise de 2015, o S.O.S. Empregos não contava mais apenas com trabalhadores desempregados do COMPERJ, mas com desempregados em geral. Podemos perceber que S.O.S. Empregos deixou de ser um movimento social e passou a funcionar mais como uma agência de assessoria aos desempregados sobre vagas de empregos e bicos, através dos quais esses pudessem se sustentar.³⁷⁰

4.5 Considerações finais

Ao analisar o histórico dessas obras e suas greves, é possível perceber que existe uma unidade forte entre elas: todas foram concebidas no mesmo momento histórico do país, pautadas pelos mesmos motivos políticos, realizadas pelas mesmas empresas³⁷¹, com diversas con-

³⁷⁰ Entrevistamos Herrera em julho de 2017 e ele estava desempregado, sobrevivendo de bicos. Já Pumba, entrevistado em julho de 2019, estava como “faz-tudo” no SINDIPETRO-RJ (não sabemos se recebia salário fixo do sindicato) e outros bicos.

³⁷¹ Além das *big five* da construção civil brasileira, empresas de grande e médio porte também participaram do COMPERJ.

trovérias socioambientais, e sofreram igualmente com uma sucessão de diversas greves selvagens. Essas greves também tiveram um repertório de ação muito similar: aconteceram à revelia da direção sindical, aparentemente sem uma ideação e preparação anterior – embora seja possível perceber uma elaboração dos grevistas anterior à deflagração – e envolveram a destruição recorrente de alojamentos, refeitórios e outros patrimônios das obras.

O CHM, a UHE de Belo Monte e o COMPERJ foram concebidos em um período em que o país passava por uma “síndrome do *blackout*”, ou seja, o pânico da escassez de energia que inviabilizasse a produção industrial, o agronegócio e o consumo da população. O CHM e Belo Monte surgiram da ideia de ampliar o aproveitamento hidrelétrico da Bacia do Amazonas, a partir do desenvolvimento tecnológico. Já o COMPERJ foi criado com a intenção de promover a autossuficiência do Brasil em derivados do petróleo – ainda que anteriormente à descoberta da Camada do Pré-sal no litoral brasileiro.

Ambos os intentos partiram da ideia de que o suprimento de energia é um gargalo do desenvolvimento socioeconômico do Brasil, sem questionamento sobre que desenvolvimento seria este, a quem interessaria e quem seria favorecido; tampouco refletem sobre o modelo de matriz energética que sustentaria esse desenvolvimento. Pouco mais de dez anos depois do lançamento da pedra fundamental do COMPERJ, com raras exceções³⁷², não se falava mais em desenvolvimento pautado em combustíveis fósseis; tanto é que na reeleição de 2022 Lula assume o compromisso de não repetir Belo Monte, como uma metáfora da destruição socioambiental causada por usinas hidrelétricas.

Construir três obras da magnitude do que são essas usinas requer um esforço financeiro e humano gigantesco: deslocam-se milhares de trabalhadores para os locais de execução das obras e lá formam-se canteiros de dimensões proporcionais ao tamanho dos empreendimentos. Essas proporções levaram Ribeiro (1991 e 2008) a classificar esses empreendimentos como “grandes projetos” e sua análise nos ajuda a depreender a importância dos acampamentos na manifestação da relação capital *versus* trabalho em uma obra desse porte.

É nos alojamentos, refeitórios e demais estruturas das obras que se reproduz a força de trabalho, garantindo a subsistência mínima aos operários; mas é ali também que se expressa o desgosto e, verdadeiramente, o ódio daqueles trabalhadores contra a situação de superexploração vivenciada em um grande projeto. Podemos perceber isso quando vemos que os principais alvos da destruição e violência promovida pelos operários são, exatamente, os alojamentos, os

³⁷² As exceções concentram-se em figuras de extrema direita do espectro político mundial, como Bolsonaro, Trump e Boris Johnson, que reafirmam e retomam a utilização de petróleo e carvão mineral, além das autocracias dos países exportadores de petróleo da Península Arábica.

refeitórios e os almoçarifados. Nesse caso, a exceção também confirma a regra: quando Pumba argumenta que, na greve de 2014 no COMPERJ, o refeitório e a enfermaria foram poupados da destruição “caso acontecesse alguma coisa”, podemos perceber que não se trata de um “estouro de boiada”, há planejamento e racionalidade nas ações e, por isso, escolhe-se o que é destruído ou não.

O perfil do trabalhador que se emprega nesses grandes projetos também é importante para compreendermos a eclosão dessas greves. Os peões de trecho, como chamamos, caracterizam-se pelo seu caráter migratório com intento de “fazer o pé-de-meia”, e tudo que atrapalha esse objetivo pode ser um motivador para ações paredistas.

Primeiramente, é preciso ter nítido que não é uma decisão simples se empregar em um grande projeto: meses longe da família executando um trabalho fisicamente extenuante, a céu aberto, na maior parte do tempo com temperaturas acima dos 30° C, no meio de florestas úmidas, ameaçados por doenças tropicais (como malária, dengue, esquistossomose, etc.), e ainda sujeitos a uma estrutura altamente hierárquica e elevada rotatividade no emprego.

Ou seja, quando o peão de trecho decide se empregar em um grande projeto, ele também decide que fará de tudo para ganhar o máximo possível através de seus salários, isto é, fazendo seu “pé-de-meia”. Por isso, ele confere sistematicamente seu holerite, as horas trabalhadas, se há desconto indevido; busca fazer o maior número de horas extras possível e também confere se essas horas estão corretamente compensadas no seu salário; além disso, se revolta se for demitido de forma que ele considera injusta. Os objetivos do peão de trecho também são obstruídos pelos “gatos”, que levam os peões para as obras e vendem ilusões, com falsas promessas e golpes, que são fonte de mais revolta e descontentamento entre os trabalhadores.

Tendo em vista que em sua cidade de origem o peão de trecho vive o “inferno do desemprego” (SINGER, 2012) – de bico em bico, sem qualquer estabilidade ou direito trabalhista básico –, ingressar em um grande projeto é um salto que pode garantir acesso a direitos previstos na CLT e conquistados pela classe trabalhadora ao longo do século XX – o que é visto como corriqueiro pelo trabalhador com carteira assinada (como o operário industrial urbano) é visto ainda hoje como uma grande conquista a ser perseguida pelo peão de trecho. Assim, direitos básicos – como 13° salário, seguro-desemprego, entre outros – fazem parte desse objetivo de “fazer o pé de meia” – mesmo que com a “precariedade de carteira assinada”, continuando nos termos de Singer. Dada a situação de precariedade socioeconômica em que se encontram os peões de trecho, a única forma de satisfazerem suas necessidades básicas é através do trabalho assalariado.

Outra fonte de revolta desses trabalhadores é perceber a contradição entre os volumes bilionários de capital para construir esses empreendimentos e os baixos salários por eles percebidos todo final de mês, sendo que um auxiliar de produção – a grande massa das obras – recebe pouco mais do que um salário mínimo. Os operários relatam a sensação de “serem passados para trás”, como se todos ganhassem, menos eles, que, de fato, são os que executam o projeto.

O grande número de greves desencadeadas por acidentes de trabalho, demissões e outras questões relacionadas ao ato laboral que descrevemos aqui são expressão da importância do regime de trabalho imposto no canteiro de obras de grandes projetos para compreendermos a deflagração dessas greves selvagens. O despotismo fabril (BURAWOY, 1985) vigente nesses canteiros pode ser constatado pela coerção, que se dá de duas formas: uma “ideológica” – ou seja, há um ambiente de altíssima hierarquia, com uma rígida estrutura de comando, poder e vigilância que deve ser obedecida para garantir o emprego e possíveis promoções, o que Almeida (2016) chama de “gestão pelo estresse”; e uma “física” – a presença constante de seguranças privados, PM e FNSP nos canteiros, com denúncias de prisões arbitrárias, sevícias e até tortura.

Através da nossa revisão de bibliografia e da pesquisa de campo, percebemos que existem quatro elementos que marcam a permanência do despotismo fabril nos canteiros destas obras: 1) a demanda de trabalhadores e empresas por cumprirem cada vez mais horas extras e, da parte exclusiva dos trabalhadores, pelo correto pagamento dessas horas; 2) a intensificação do ritmo de trabalho, percebida pelo aumento considerável de acidentes de trabalho nas obras; 3) a impossibilidade de os trabalhadores resistirem aos desvios de função devido a assédios morais promovidos pela estrutura hierárquica das obras; e, por fim, 4) a elevada rotatividade nos empregos da construção civil, que torna a ameaça da demissão constante para os operários.

As greves aqui estudadas têm um repertório próprio muito parecido, e elencamos sete elementos que chamaram nossa atenção:

- 1) Quando falamos em greves selvagens, a maioria das pessoas imaginam que elas acontecem do “nada”, como se surgissem espontaneamente por brotamento. Contudo, depois de anos de pesquisa sobre essas greves no setor da construção civil brasileira, podemos afirmar categoricamente: *há uma ideação e preparação anterior*. Conseguimos identificar em várias delas a existência de um “clima” de greve anterior à sua eclosão ou de ações de trabalhadores no sentido de convencer os colegas a paralisarem, até que algum fato “vira a chave” e permite a deflagração da greve. Entretanto, não há lideranças formais ou previamente estabelecidas que

possam fazer essa preparação anterior, mas notam-se líderes forjados nos momentos que antecedem a greve ou mesmo após sua eclosão. Voltamos a esse debate na conclusão final desta tese.

2) Como já dissemos anteriormente na conclusão desse tópico, é recorrente a destruição, principalmente por incêndio, de estruturas dos canteiros de obras, como alojamentos e refeitórios. Esta é uma demonstração do ódio dos trabalhadores por esses elementos, utilizados no processo coercitivo e de superexploração da sua força de trabalho. Mas, de novo, há muita racionalidade nesse ímpeto de ódio e destruição. Além dos exemplos já citados, há o caso emblemático dos operários de Belo Monte que utilizaram máquinas que valem milhões de reais para fazer piquete contra os avanços da PM, na greve de abril de 2012.

3) As greves nas obras do CHM e da UHE de Belo Monte concentraram-se na primeira etapa do empreendimento. Em nosso mestrado, concluímos que esse fato estava associado às condições ainda mais difíceis de trabalho e moradia nos canteiros nessa fase. Já no COMPERJ, a maior parte das greves se concentrou na metade final das obras (que nunca foi concluída). De todo modo, todas elas acontecem no mesmo período, entre 2011 e 2015, e inserem-se na “Onda de Protestos” estudada na tese. Portanto, além da questão interna dos canteiros, o contexto sociopolítico e econômico influencia sobremaneira a eclosão das greves nos grandes projetos do PAC.

4) Aparentemente essas greves aconteceram completamente distantes dos sindicatos, contudo, quando olhamos detalhadamente, boa parte delas ocorre no momento anterior à data-base das categorias; como se a discussão dos possíveis reajustes salariais fomentasse nos trabalhadores um ímpeto grevista. Não só as próprias datas-bases de cada categoria, mas é possível perceber que especificamente a da categoria em Rondônia influencia também os operários de Belo Monte, que recorrentemente fizeram greves entre março e abril de cada ano.

5) Disto depreende-se outra característica comum dessas greves: há uma influência mútua entre as três obras e suas respectivas greves, além de outras obras e suas greves. Isso acontece exatamente pela característica de “giro” dos peões de trecho, assim, é possível um operário ter realizado greves em Jirau, Belo Monte e COMPERJ, sem as haver “planejado”. Esses trabalhadores que giram vão levando relatos de como são as outras obras e as experiências das greves das quais participam, o que era utilizado para fomentar a vontade de fazer greve nos canteiros.

E é possível imaginar uma comunicação contínua entre trabalhadores das três obras através de Whatsapp, Facebook e telefone; tanto é assim que, entre março e abril de 2012, os três

empreendimentos sofreram com paralisações. Especificamente, entre 29 de março e 4 de abril de 2012, os quatro maiores canteiros de obras do Brasil estavam paralisados – o que poderia representar algo entre 80 e 100 mil peões de trecho simultaneamente em greve.

6) Nas três obras, dias antes de a greve eclodir de fato ou após sua deflagração, formam-se as comissões de trabalhadores/negociação, com lideranças forjadas e escolhidas nos canteiros de obras. Semelhante a um comitê de greve, essas comissões parecem fazer uma mediação entre os trabalhadores nos canteiros, o sindicato e as empresas; contudo, também é uma confissão que as diretorias dos sindicatos perderam contato com as bases. Mas, como percebe Atnagoras Lopes, da CSP-Conlutas, há uma dinâmica bem clara: forma-se uma comissão, após a primeira negociação, ela é demitida e elege-se outra, que por sua vez também é demitida, e assim sucessivamente. O próprio ato de estabelecer uma comissão de trabalhadores/negociação parece uma forma de eliminar as lideranças das greves.

7) Os sindicatos ligados à CUT, STICCERO e SINTICON-São Gonçalo e Itaboraí parecem tentar participar da greve e dirigir o processo, ao contrário do SINTRAPAV-PA, que continuamente se colocava contrário à greve. Contudo, parece-nos que o SINTICON fazia isso com mais determinação, então na maioria das vezes há assembleias para decidir os rumos da greve, o sindicato está presente nos protestos – ainda que não tenha a direção política efetiva da greve, sendo, por isso, considerada por nós uma greve selvagem.

Ainda que não faça parte do repertório dos trabalhadores paralisados, também é recorrente que a Justiça do Trabalho decrete essas greves como abusivas e ilegais, a partir disso, impondo multas aos sindicatos, na casa das dezenas de milhares de reais. Entretanto, como sabemos, esses sindicatos pouco ou quase nada têm a ver com essas greves, o que nos levar a supor que as penalizações seriam uma punição por terem perdido o controle sobre sua base.

Por fim, gostaria de chamar atenção para dois aspectos: em nosso mestrado (CAMPOS, 2016), concluímos que as greves por fora do sindicato no CHM e da UHE de Belo Monte não deixavam saldos organizativos para as categorias em questão. Ou seja, não surgiram grupos que disputassem as eleições do sindicato ou atuassem paralelamente à direção sindical oficial. Além disso pouquíssimos trabalhadores seguiram organizados e militando em outros agrupamentos político-sindicais, mesmo que em outras categorias.

Contudo, há uma exceção: no COMPERJ, após os protestos de 2015, foi formado o grupo S.O.S. Emprego, o qual lutava pela retomada dos investimentos e das obras no complexo petroquímico. Posteriormente, quando fica evidente que o COMPERJ não voltaria tão cedo, o

grupo passa a reivindicar dos governos federais maiores investimentos públicos que permitissem gerar empregos na região de Itaboraí, no estado do Rio de Janeiro, e até mesmo em nível nacional.

Essa iniciativa surgiu, principalmente, da intervenção da direção do Sindepetro-RJ, impulsionando a organização coletiva daqueles trabalhadores que atuaram nas greves de 2014 e 2015 do COMPERJ. Nisto podemos perceber uma ação espontânea sofrendo intervenção de atores com uma consciência social-democrata, buscando romper com uma política espontaneísta. Nos dias atuais, ainda que essa experiência organizativa tenha se transformado em uma agência de bicos/empregos, a iniciativa serviu para aproximar peões de trecho do movimento sindical e da ação política de uma maneira geral – além de ser única entre as greves que estudamos aqui.

Também é digno de nota a fala do presidente estadual da CUT-RJ na assembleia de 10 de novembro de 2011, no COMPERJ, que captamos de um vídeo publicado por um operário. O trecho, transcrito a seguir, parece sintetizar as contradições vividas e a perspectiva de ação da CUT nos canteiros de grandes projetos do PAC: “Por que nós queremos gerar crescimento na economia, desenvolvimento pro país, mas queremos garantir o que é nosso, trabalho digno, condições dignas de trabalho” (PRESIDENTE ESTADUAL DA CUT/RJ, 2011).³⁷³ Assim, a maior central sindical do país e maior aliada no campo sindical aos governos federais do PT vive um dilema: defende o modelo de desenvolvimento promovido pelo PAC, principalmente a geração de emprego, porém, esse desenvolvimento e a oferta de empregos implicam no “massacre” dos trabalhadores, isto é, na superexploração da mão de obra. Dessa forma, o papel da CUT não é se colocar contra as obras ou mesmo reivindicar que haja outro regime de trabalho nos canteiros de obras dos grandes projetos, segundo o presidente estadual da CUT-RJ, é papel da central mitigar a exploração e trazer “condições dignas” de trabalho para os peões de trecho.

Este é o “fio da navalha” da ação da CUT nos canteiros dos grandes projetos durante os governos petistas (2003-2016): é preciso atuar no sentido de conquistar um “trabalho digno”, para não perder completamente o controle sobre as bases, mas também não se pode ir de encontro a essas obras globalmente (entendidas como do governo federal), tampouco ser contra as empreiteiras, sócias no projeto de desenvolvimento petista. É exatamente essa contradição que faz os sindicatos aqui estudados, ligados à CUT, STICCERO e SINTICON-São Gonçalo e Itaboraí, minimante, tentarem participar e dirigir as greves. Já o SINTRAPA-PA, ligado à Força

³⁷³ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=mkJxvPh0424>>. Acessado em 31/03/2020.

Sindical, mais habituado à parceria capital-trabalho, atua sem essa contradição, apenas posiciona-se continuamente contra as greves e as reivindicações dos trabalhadores.

No próximo capítulo, abordaremos as greves dos garis do Rio de Janeiro, em 2014 e 2015, analisamos o perfil dos trabalhadores da COMLURB, o trabalho desenvolvido pelos garis e as greves propriamente ditas.

CAPÍTULO 5 - AS GREVES DO GARIS DO RIO DE JANEIRO (2014 E 2015)

Abordamos agora a greve dos garis do Rio de Janeiro nos anos de 2014 e 2015; para isso, fazemos uma breve apresentação da Companhia Municipal de Limpeza Urbana do Rio de Janeiro (COMLURB) – empregadora dos garis e responsável pela limpeza, manutenção e conservação dos espaços públicos da cidade. Também descrevemos social e politicamente os garis, conjuntamente com a análise das condições de trabalho impostas a eles na companhia. Por fim, discutimos as greves de 2014 e 2015, as eleições do SIEMACO-Rio, de 2015, e traçamos considerações sobre as alternativas organizativas que emergem com a greve de 2014, a saber os Garis de Combate e o Círculo Laranja.

5.1 A COMLURB

O lixo é produto inerente à vida na Terra, todos os animais produzem excrecências e dejetos. Em todos os tempos e sociedades, geraremos lixo, contudo, nas sociedades pré-capitalistas, a produção de lixo era muito inferior à atual e cada grupo familiar dava conta de descartar seus próprios resíduos. Em nossos dias, com o aumento da população e do consumo, ampliamos também, por consequência, a produção de lixo continuamente em níveis estratosféricos. Assim, o lixo deixa de ser um problema individual e passa a ser coletivo e, hoje em dia, um problema global.

No Brasil, a primeira vez em que o Estado se preocupou com a coleta e o descarte do lixo foi em 1876, quando a Prefeitura do Rio de Janeiro (PRJ), capital do Império, contratou a empresa do francês Pedro Aleixo Gary para cuidar da limpeza da cidade. Ele empregava, majoritariamente, ex-escravizados recém-libertos; era comum no período escravagista que fosse imposto aos trabalhadores negros os nomes de seus proprietários. Mesmo sendo assalariados, os trabalhadores da limpeza urbana do Rio “adotaram” o nome de seu patrão e passaram a ser chamados de “garis”, o que se mantém até os dias de hoje.

A Companhia Municipal de Limpeza Urbana (COMLURB) foi criada em 15 de maio de 1975, pelo Decreto-Lei nº102, como uma sociedade anônima de economia mista, cuja acionista majoritária é a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. A companhia é vinculada à Secretaria de Conservação e Serviços Públicos (SECONSERVA) e descende do Departamento de Limpeza Urbana (DLU) da Superintendência de Urbanização e Saneamento do Distrito Federal. Com a criação do estado da Guanabara, transformou-se na Companhia Estadual de Limpeza Urbana (CELURB) e, com a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, a CELURB foi sucedida pela atual COMLURB.

O modelo de contratação pública de uma empresa privada para realização do serviço de limpeza é a regra na maioria do país. Por exemplo, das 27 capitais brasileiras, apenas Rio, Florianópolis e Goiânia seguem o modelo de gestão pública de resíduos. Isso demonstra uma contradição interna do capitalismo, especificamente na sua era neoliberal. A limpeza urbana, a coleta e o descarte do lixo são necessidades a serem resolvidas coletivamente no capitalismo, contudo, são atividades de baixa rentabilidade para o capital, mas também não são estratégicas para se justificarem como função do Estado. Ao contrário do Rio, na maioria das cidades, encontra-se um meio do caminho: concessões públicas para empresas privadas; no fim, o Estado oferece as condições para que as empresas lucrem com o lixo.

Segundo o *site* da Prefeitura, as atribuições da COMLURB são: coleta de lixo domiciliar, coleta marítima, coleta seletiva, coleta de entulho e bens inservíveis, acondicionamento, transferência, destinação final do lixo, varrição e limpeza de logradouros, lavagens das ruas, poda e manejo da arborização, manutenção de praças e parques, tratamento (compostagem), controle de vetores (ratos e caramujos), limpeza de espelho d'água, limpeza de escolas municipais, higienização de grandes hospitais municipais, manutenção de postos de salvamento e atuação em grandes eventos (COMLURB, 2018).

Atualmente, a COMLURB é considerada a maior empresa de limpeza urbana da América Latina, responsável pelo terceiro maior orçamento da cidade, ficando apenas atrás das secretarias de saúde e educação. Segundo o Diagnóstico do Manejo de Resíduos Sólidos Urbanos da Secretaria Nacional de Saneamento (SNS), do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), no final de 2013, poucos meses antes da greve dos garis, a COMLURB contava com 20902 funcionários, dos quais 15 mil eram garis, sendo 4 mil na limpeza urbana e outros 11 mil na limpeza de escolas, hospitais, remoção de entulhos, manutenção e limpeza de praças e parques públicos. As duas funções (limpeza de rua e de aparelhos públicos) são atribuições do “profissional de operações de limpeza e serviços urbanos”, isto é, os garis, não havendo diferenciação regimental tampouco financeira entre elas.

Tabela 8 - Empregados no setor de limpeza e taxa de resíduos recolhidos no Rio de Janeiro - 2011-2020

| | População Rio de Janeiro | No. de trabalhadores | Taxa de empregados / hab. | Resíduos recolhidos/ano (t) | Resíduos recolhidos/dia (t) |
|---------------------|--------------------------|----------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 2011 | 6355949 | 2 0668 | 3,25 | 1 925 113 | 5 274 |
| 2012 | 6 390 290 | 2 0833 | 3,26 | 3 063 355 | 8 393 |
| 2013 | 6 429 923 | 2 0902 | 3,25 | 3 071 178 | 8 414 |
| 2014 | 6 453 682 | 2 5191 | 3,90 | 2 987 206 | 8 184 |
| 2015 | 6 476 631 | 2 2957 | 3,54 | 3 176 067 | 8 702 |
| 2016 | 6 498 837 | 2 4521 | 3,77 | 3 049 149 | 8 354 |
| 2017 | 6 520 266 | 2 0593 | 3,16 | 2 785 043 | 7 630 |
| 2018 ³⁷⁴ | - | - | - | - | - |
| 2019 | 6 718 903 | 2 2171 | 3,30 | 2 750 497 | 7 536 |
| 2020 | 6 747 815 | 2 0058 | 2,97 | 2 794 491 | 7 656 |

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Regional (2023). Elaboração própria.

Antes de qualquer análise, é preciso perceber que existe uma variação muito grande nos dados fornecidos pela PRJ ao SNS, alguns são explicáveis. Por exemplo, há um salto no número de funcionários da COMLURB em 2014 e 2016, em decorrência das chamadas do concurso de 2014; mas é inexplicável, por exemplo, a quantidade de resíduos recolhidos em 2016 (ano das Olimpíadas no RJ) ser inferior à do ano anterior. Apesar disso, é possível perceber indicadores que apontam tendências gerais sobre a gestão da limpeza urbana.

Com exceção do triênio 2014-16, devido ao concurso, é possível perceber uma dinâmica de redução do número de trabalhadores da COMLURB, principalmente se comparado com a dinâmica de crescimento da população. Enquanto a população cresceu 6% na década, a relação empregados/habitantes se reduziu em 8,59%, comparando-se 2020 e 2011. Esta relação é proporcional à redução da quantidade de resíduos recolhidos entre 2012 e 2020.³⁷⁵

Podemos entender o tamanho da COMLURB comparando seus dados com a atividade de limpeza urbana (privatizada) da cidade de São Paulo: apesar de a capital paulista ter quase o dobro da população do Rio, ela tinha, em 2014, metade do número de trabalhadores da COMLURB. Enquanto um trabalhador paulista recolhia em média 4190kg por dia em 2014, no

³⁷⁴ Não encontramos o “Diagnóstico do Manejo de Resíduos Sólidos Urbanos” para o ano de 2018 para nenhum município, e acreditamos que isso se deva ao apagão informacional do governo Bolsonaro. Cf. <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/saneamento/snis/downloads/diagnosticos/rs/2018/DiagRS2018_XLS.zip>. Acessado em 08/02/2023.

³⁷⁵ Há uma distorção curiosa na quantidade de lixo recolhida em 2011 em relação aos outros anos, o que nos sugere algum erro nos registros.

Rio eram 1385kg por trabalhador/dia³⁷⁶; enquanto um varredor da COMLURB limpava aproximadamente um quilômetro de sarjeta por dia, em São Paulo a extensão varrida era de 1,26 km de sarjetas³⁷⁷. A maior produtividade do trabalhador paulista não é garantia de eficiência, mas, ao contrário, de maior exploração: ao mesmo tempo em que a cidade do Rio é considerada a capital mais limpa do país, São Paulo fica em 12º lugar.³⁷⁸

Tabela 9 - Dados sobre a varrição de ruas no Rio de Janeiro - 2011-2020

| | Kg/empregado por dia | Extensão de sarjeta varrida (km) | Quantidade de varredores | Km/Varredor por dia |
|------|----------------------|----------------------------------|--------------------------|---------------------|
| 2011 | 1 342,62 | 1 230 091 | 5 383 | 0,63 |
| 2012 | 1 990,86 | 1 193 940 | 5 428 | 0,60 |
| 2013 | 1 568,17 | 1 007 052 | 4 543 | 0,61 |
| 2014 | 1 385,17 | 1 605 206 | 4 262 | 1,03 |
| 2015 | 1 800,42 | 1 578 936 | 4 175 | 1,04 |
| 2016 | 1 557,42 | - | 5 739 | - |
| 2017 | 1 700,34 | 1 369 072 | 4 175 | 0,90 |
| 2018 | - | - | - | - |
| 2019 | 1 655,84 | - | 5 312 | - |
| 2020 | 1 790,27 | 1 516 320 | 3 522 | 1,18 |

Fonte: Ministério do Desenvolvimento Regional (2023). Elaboração própria.

Esse índice de avaliação da limpeza da cidade do Rio de Janeiro poderia fazer-nos acreditar que existe uma imagem positiva da COMLURB, mas, em nossa pesquisa de campo, constatamos que tanto os trabalhadores quanto os moradores da cidade do RJ discordam dessa imagem. Os trabalhadores avaliam muito negativamente o trabalho e as condições de trabalho fornecidas pela companhia, reclamando do estado das vassouras, pás, tonéis, cestos e outros instrumentos de trabalho fornecidos. Da mesma forma, observamos, em nossa pesquisa de campo, que os moradores da cidade do RJ também consideram a cidade suja e a COMLURB ineficiente.

Contudo, é possível perceber uma presença muito maior de trabalhadores da limpeza nas ruas, assim como de mais lixeiras da COMLURB espalhadas pela cidade – principalmente na Zona Sul e região central – se comparado a municípios do mesmo porte. Isso não elimina a sensação de sujeira constante emanada na cidade do Rio de Janeiro, mas é inegável que há

³⁷⁶ Esses índices levam em conta os trabalhadores diretamente envolvidos na limpeza, como varredores, pessoal da coleta domiciliar, motoristas de caminhões, etc., e excluem os demais trabalhadores, do setor administrativo e os encarregados da zeladoria das gerências.

³⁷⁷ Vale dizer que esse índice mede a extensão varrida, e a distância percorrida aproxima-se do dobro, já que são varridos os dois lados da via.

³⁷⁸ Disponível em: <<https://selur.org.br/wp-content/uploads/2019/09/ISLU-2019-7.pdf>>. Acessado em 08/02/2023.

sempre um gari à vista limpando as ruas. A nosso ver, o caráter público da companhia a torna mais presente e efetiva do que as empresas terceirizadas.

No entanto, o discurso de privatização da COMLURB é recorrente e ainda que a companhia já tenha 49% das suas ações na posse de entes privados, constantemente os governos municipais defendem que é possível ampliar sua eficiência a partir da privatização. Esse discurso é acompanhado de um longo processo de precarização da companhia, com desinvestimento³⁷⁹ e falta de processos seletivos para contratação de novos trabalhadores. O último concurso aconteceu em 2014, meses após a primeira greve aqui relatada, e convocou trabalhadores até abril de 2017. Antes deste, apenas um processo seletivo ocorreu em 2006, quando Bruno – uma das lideranças da greve – foi convocado.

A bem da verdade, durante a gestão de Marcelo Crivella na prefeitura, entre 2017-2020, a possibilidade e a discussão sobre a privatização foram mais acentuadas do que nos governos Eduardo Paes – prefeito durante as greves de 2014 e 2015 e novamente em 2020. Durante a greve de 2014, Paes afirmou que não privatizaria a COMLURB em nenhuma hipótese, por supostamente existir uma manipulação política dos trabalhadores para privatizar a companhia.³⁸⁰ Já na gestão Crivella, foram nomeadas para a diretoria da COMLURB pessoas de fora do quadro da empresa, pastores, candidatos pelo Republicanos (partido de Crivella) em outras cidades e doadores de campanha para o prefeito,³⁸¹ além de ter ocorrido uma verdadeira dança das cadeiras na presidência da COMLURB, com cinco presidentes em quatro anos³⁸².

5.2 O gari e seu trabalho

Ainda que seja um trabalhador invisibilizado, devido à falta de valorização social da atividade de limpeza, o gari é facilmente reconhecido, especialmente na cidade do Rio de Janeiro, com seu informe laranja fluorescente. O perfil socioeconômico da categoria também é fácil de ser denotado.

A categoria dos garis é relativamente jovem, a maioria deles abaixo dos 49 anos, ainda que também chame atenção a quantidade de trabalhadores com mais de 50 anos (28,6%) – relativamente alta para um trabalho que exige tanto fisicamente de seus operadores.

³⁷⁹ Cf. <<https://projetcocolabora.com.br/ods11/comlurb-a-deriva/>>. Acessado em 8/2/2023

³⁸⁰ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/nao-privatizo-comlurb-de-jeito-nenhum-11822911>>. Acessado em 08/02/2023.

³⁸¹ Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/extra-extra/pastores-ex-candidatos-doadores-ganham-cargos-de-confianca-na-comlurb-22118347.html>>. Acessado em 8/2/23.

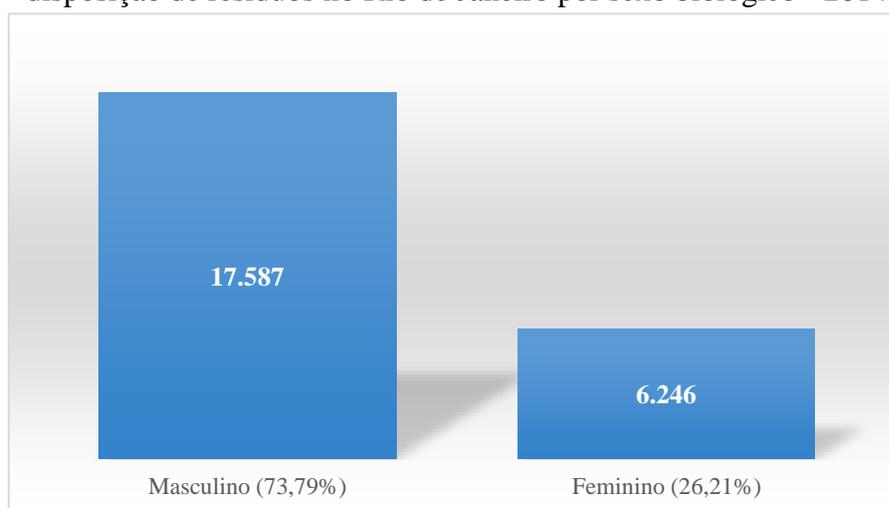
³⁸² Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/crivella-promove-danca-das-cadeiras-na-prefeitura-comlurb-tem-quinto-presidente-em-dois-anos-23886480.html>>. Acessado em 08/02/2023.

Tabela 10 - Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por idade - 2014

| Faixa Etária | Nº Absoluto | % |
|---------------------|--------------------|-------------|
| 15 a 17 | 15 | 0,06% |
| 18 a 24 | 841 | 3,53% |
| 25 a 29 | 2 508 | 10,52% |
| 30 a 39 | 7 733 | 32,45% |
| 40 a 49 | 5 921 | 24,84% |
| 50 a 64 | 6 033 | 25,31% |
| 65 ou mais | 782 | 3,28% |
| Total | 23 833 | 100% |

Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Gráfico 22 - Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por sexo biológico - 2014



Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Ainda que seja a categoria mais feminina dentre as estudadas nesta tese (26%), a maioria é composta por homens, ao contrário do que prevalece nas demais empresas do setor de limpeza.

Mesmo que sem dados mais precisos acerca da origem dos garis, comparativamente aos peões de trecho, percebemos em nossa pesquisa de campo a presença de poucos migrantes, mesmo que registrem-se cariocas filhos/as de migrantes do Nordeste, principalmente.

A maioria – se não a totalidade – dos garis é moradora das periferias da cidade, e mesmo aqueles que moram no centro ou Zona Sul habitam as favelas dessas regiões – note-se que encontramos trabalhadores que moravam na região da Baixada Fluminense, a horas de distância do centro do Rio.

Ainda que os trabalhadores da COMLURB sejam concursados, não gozam da estabilidade garantida aos servidores pelo Regime Jurídico Único, contudo, o STF decidiu que os funcionários de empresa pública de economia mista só podem ser demitidos mediante processo disciplinar administrativo ou por justa causa.³⁸³

Talvez o fato de serem concursados explique o nível de escolaridade relativamente alto, com mais de metade da categoria com no mínimo Ensino Médio incompleto e menos de 30% com escolaridade inferior ao ensino fundamental incompleto.

Tabela 11 - Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por escolaridade - 2014

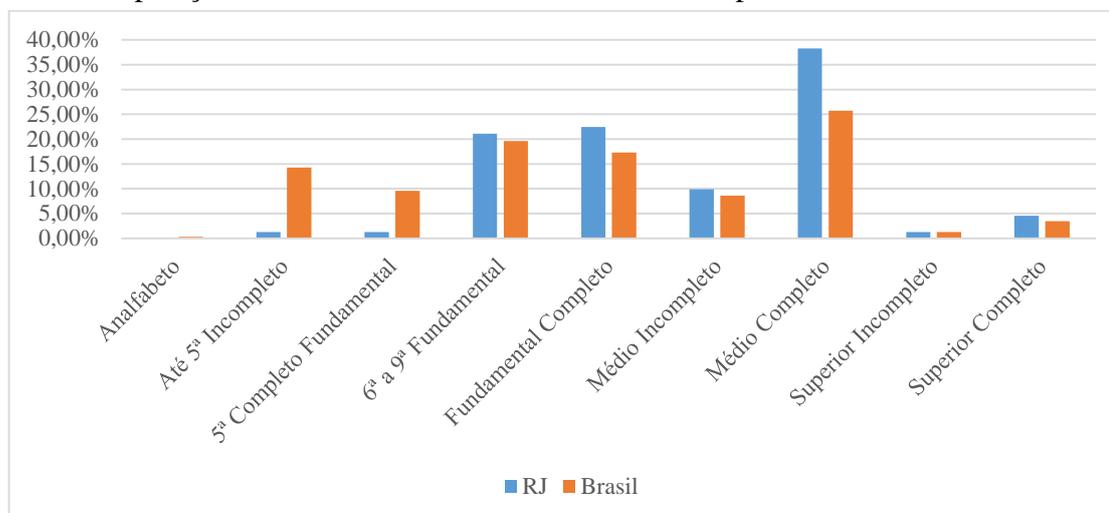
| Escolaridade | N.º absoluto | % |
|--------------------------------|---------------------|-------------|
| Analfabeto | 4 | 0,02% |
| Até 5ª incompleto | 298 | 1,25% |
| 5ª Completo fundamental | 294 | 1,23% |
| 6ª a 9ª fundamental | 5 021 | 21,07% |
| Fundamental completo | 5 349 | 22,44% |
| Médio incompleto | 2 354 | 9,88% |
| Médio completo | 9 132 | 38,32% |
| Superior incompleto | 294 | 1,23% |
| Superior completo | 1 087 | 4,56% |
| Total | 23 833 | 100% |

Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Comparando-se os dados de escolaridade da categoria no município do Rio de Janeiro com os dados nacionais, percebe-se, no gráfico abaixo, a predominância de trabalhadores de escolaridade inferior – até a 5ª série fundamental – em nível nacional com relação aos trabalhadores cariocas. Além disso, é muito acentuada a presença de trabalhadores com Ensino Médio completo no Rio de Janeiro (38,3%) e no Brasil (25,7%).

³⁸³ Disponível em: <<https://stf.jusbrasil.com.br/noticias/100407979/plenario-empresa-publica-tem-de-justificar-dispensa-de-empregado>>. Acessado em 11/02/2023.

Gráfico 23 - Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro e Brasil por escolaridade - 2014



Fonte: RAIS (2023). Elaboração própria.

Os garis são um grupo formado majoritariamente pela população negra (72,41%). Ao contrário dos rodoviários, que passamos a analisar a seguir, segmento com maior presença de pretos e pardos em relação à população do estado do Rio de Janeiro no geral, segundo os dados do Censo do IBGE, de 2010, e da PNAD-C, de 2014.

Em uma sociedade que tem o racismo como elemento estruturante, não é de se estranhar que quem ocupe até os dias de hoje esses postos de trabalho tão desvalorizados seja, principalmente, a população negra. Essa conjunção de aspectos reforça ainda mais o racismo de nossa sociedade, introduzindo mais uma forma de estigma – o contato com o lixo – nessa parcela da população.

Tabela 12 - Trabalhadores do setor de coleta, tratamento e disposição de resíduos no Rio de Janeiro por raça - 2014

| Raça | % Garis-RJ | População em geral/ RJ |
|-----------------|------------|------------------------|
| Branca | 27,59% | 46,06% |
| Preta | 41,38% | 12,42% |
| Amarela | 0,00% | 0,79% |
| Parda | 31,03% | 40,62% |
| Indígena | 0,00% | 0,10% |

Fonte: PNAD-C (2014); IBGE (2010). Elaboração própria.

Mas, mais importante do que descrever os garis demograficamente é apontar o forte sofrimento psíquico vivenciado pelos agentes de limpeza urbana, inerente ao trabalho com o lixo. Há diversos autores que tratam desse sofrimento no âmbito da psicologia e psiquiatria,

portanto, partiremos deste dado como um pressuposto de pesquisa, mas também podemos perceber que recorrentemente os garis utilizam esse *frame* para mobilizar e impactar seus interlocutores, (re)afirmando que não são lixo, tampouco querem ser tratados como tal.

Como já dissemos anteriormente, é impossível a vida animal sem a produção de lixo e a eliminação de suas excrecências e dejetos. O descarte do lixo é uma marca civilizatória, pois afastar-nos de nossos dejetos e excrecências é algo fundamental no processo evolutivo humano, afinal, tentamos “jogar fora” os lixos, colocando-os cada vez mais longe de nossas vistas. Contraditoriamente, aqueles e aquelas que são responsáveis exatamente por essas tarefas são desumanizados, desvalorizados e bestializados.

Em “O Mal-estar na civilização”, Freud (2019) defende que os seres humanos têm um “recalcamento orgânico”. Isto é, ao nos tornarmos eretos, pudemos nos afastar de nossas próprias fezes e urina, além de outros dejetos orgânicos repulsivos, mas seguimos tendo contato com o lixo, o que é visto como algo estranho, inquietante, inútil ou danoso. Portanto, lidamos mal com o lixo e aqueles que trabalham com ele são menosprezados e estigmatizados. Dessa forma, os garis recebem um dos salários mais baixos do mercado de trabalho³⁸⁴ e são tratados com repulsa e nojo.

É interessante pensarmos no caso dos *dalits*, casta mais baixa nos estamentos na Índia, composta por aqueles que trabalham varrendo e lavando ruas, escavando fossas e manipulando corpos mortos de animais e humanos. A tradução de *dalits* é, exatamente, intocáveis; eles são considerados imundos, impuros e, portanto, não podem ter contato físico com as demais castas.

Para Eigenheer (2009), as pessoas que trabalham com o lixo são confundidas com o seu objeto de trabalho e classificadas como “‘refugo humano’, os ‘excessivos’ e ‘redundantes’”. Interessante refletir a partir de um apontamento de Velloso *et al.* (1998), para os quais o sofrimento psíquico dos garis, derivado desse estigma, é tão grande que não há ressarcimento financeiro que permita apaziguar esse desconforto. Apesar disso, segundo o Anexo 14 da NR-15, da Portaria do MTE nº 3.214/78, as atividades que envolvem o contato com lixo urbano e esgoto são consideradas de grau máximo de insalubridade, ensejando adicional de 40% sobre o salário do trabalhador – o que é cumprido pela COMLURB.

Não só os garis são desvalorizados e sofrem com a repulsa por trabalharem com o lixo. Podemos estender esse marca para toda a cadeia da limpeza urbana, como: carroceiros que recolhem lixo reciclável, trabalhadores de cooperativas de reciclagem de maneira geral, pessoas

³⁸⁴ Antes da greve de 2014, os garis do Rio recebiam apenas R\$ 79 acima do salário mínimo de 2014 (R\$ 724).

que acessam os lixões em busca de alimentos ou produtos para revenda e até mesmo empregadas domésticas, cuidadoras, que sofrem com uma dupla desvalorização, por serem encarregadas pelo cuidado e limpeza simultaneamente – considerando o conjunto desses trabalhadores, essas são as que percebem os maiores rendimentos, se é possível classificarmos assim.

Ou seja, o trabalho com o lixo é um estigma que perpassa todos aqueles que com ele têm contato. Contraditoriamente, o trabalho de limpeza urbana é essencial para a manutenção da vida em sociedade. Qualquer paralisação do setor da limpeza urbana prova que, sem o recolhimento do lixo, a vida nas cidades fica impraticável, como observado durante a greve dos garis de 2014, no Rio de Janeiro. A limpeza urbana cumpre importante papel na viabilidade do fluxo de capital, mas também na contenção e no impedimento de surtos de doenças. Sem mencionar que o descarte correto do lixo diminui o impacto da poluição no solo, água e ar. É interessante notar que a greve aqui em voga cumpre um duplo papel nessa imagem dos trabalhadores da limpeza urbana:

1) De um lado, chama a atenção para a questão do lixo nos grandes centros urbanos: a sociedade e os governos menosprezam e não investem na limpeza urbana, mas, quando ela para, fica evidente sua importância. Como percebem Szaniecki e Tibol (2015), “O cuidado com o lixo é fundamental para a vida nas cidades, mas este cuidado é tão invisível que somente o não cuidado pode torná-lo visível” (p. 66).

2) Por outro lado, recupera a moral dos garis. Em nossa pesquisa de campo, os garis relataram se sentirem socialmente mais valorizados e respeitados após a greve de 2014. Como percebe Braga (2014), alguns dias depois da greve, o laranja fluorescente do uniforme da COMLURB, que era utilizado como medida de segurança para combater a invisibilidade dos garis, passou a denotar força e respeito.

Recorrentemente, os trabalhadores que entrevistamos associam seu trabalho à “escravidão moderna” ou chamam a sede da COMLURB de “casa-grande” e as gerências de “senzalas”. Um deles, quando foi demitido em 2015, após o segundo ano de greve seguido, ao comunicar a notícia em seu perfil no Facebook, afirmou: “Fui demitido por que saí da senzala”³⁸⁵ e, em todo o texto, Célio Viana traz referências ao período escravagista. Isto não é percebido apenas em nossa pesquisa, mas também em outros artigos e dissertações sobre essa greve, como em Szaniecki e Tibol (2015), Silva (2014 e 2018) e Triani (2018).

³⁸⁵ Disponível em: <<https://www.facebook.com/circulocidadania/photos/a.1418720491759180.1073741828.1414127708885125/1444234219207807>>. Acessado em 06/04/2021.

Ademais, como já abordamos anteriormente, a limpeza urbana no Rio de Janeiro começou com o empresário francês Aleixo Gary, o qual empregava em suas equipes majoritariamente ex-escravizados recém-libertos. Anteriormente, no período colonial, os escravizados responsáveis pelo descarte dos dejetos e lixo das casas na cidade do Rio de Janeiro eram chamados de “tigres”, devido às listras brancas formadas pelo chorume contendo amônia que escorria por seus corpos negros (EIGENHEER, 2009).

O processo de desumanização desses trabalhadores é tão profundo que ele leva a alcunha do patrão; exatamente por isso, Triani percebe em sua pesquisa de campo trabalhadores recusando esse nome: “Gari é o francês” (TRIANI, 2018, p. 31). Costa (2008) desenvolve um estudo de psicologia social sobre a estigmatização dos trabalhadores da limpeza, propondo como alternativa a denominação de “operários do meio ambiente”; já o Círculo Laranja, coletivo de trabalhadores da COMLURB dirigido por Célio Viana, propõe algo semelhante: o gari enquanto “agente de saúde ambiental”. Com isso, busca-se denotar a importância do trabalho de limpeza urbana para a saúde física e mental da sociedade.

Em 2017, através do vereador David Miranda (PSOL/RJ)³⁸⁶, o Círculo Laranja apresentou na Câmara Municipal do Rio de Janeiro a Indicação³⁸⁷ nº 2793/2017, para requalificação do cargo de gari para “Agente de Saúde Ambiental”.³⁸⁸

Os garis são lotados em 35 gerências, cada uma delas cobre determinado bairro ou conjunto de bairros. Elas são divididas em três diretorias de serviço: Sul, Norte, Oeste e Barra-Jacarepaguá, sendo dez gerências na Diretoria de Serviços Sul, 13 na Diretoria de Serviços Norte, 7 na Diretoria de Serviços Oeste, e 4 na Diretoria de Serviço Barra-Jacarepaguá. Essas unidades ainda podem ser subdivididas em gerências adjuntas.³⁸⁹ Interessante notar que não existe uma equivalência entre as gerências e o tamanho da população das regiões, as com maior densidade demográfica – e periféricas – não possuindo proporcionalmente mais gerências.

São nas gerências que os garis se preparam para o trabalho: chegam por volta de 40 minutos antes do horário de início da jornada de trabalho, colocam o uniforme laranja e pegam os instrumentos de trabalho (vassouras, pás, lixeiras, etc.). Alguns fazem uma refeição antes de começarem a trabalhar, outros conversam entre si, contando sobre os últimos dias de trabalho,

³⁸⁶ Em 2018, Miranda foi eleito deputado federal pelo PSOL/RJ e, em 2022, migrou para o PDT/RJ. Por questões de saúde, não concorreu ao pleito em 2022 e faleceu poucos meses antes da publicação desta tese.

³⁸⁷ Segundo o *site* do Senado Federal “Indicação é o instrumento legislativo aprovado pelo Plenário ou pela Mesa Diretora cuja finalidade é a de sugerir que outro órgão tome as providências que lhe sejam próprias”. Sendo assim, a indicação não tem caráter vinculante ou obrigatório, sendo apenas uma recomendação. Disponível em: <<https://www.interlegis.leg.br/capacitacao/publicacoes-e-modelos/documentos-legislativos/modelos-de-indicacoes>>. Acessado em 20/05/2023.

³⁸⁸ Voltamos a discutir o Círculo Laranja e suas proposições parlamentares nas próximas páginas neste capítulo.

³⁸⁹ Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/7245883/4208499/COMLURB2.pdf>>. Acessado em 06/04/2021.

caçoando dos resultados de jogos de futebol, reclamando de encarregados e gerentes, etc. Na gerência há vestiários³⁹⁰, uma copa, almoxarifado, escritório administrativo, estacionamento para os caminhões da companhia e local para descarte do lixo.

A varrição e a coleta de lixo com caminhões operam em três turnos que, salvo exceções, normalmente têm os seguintes horários: primeiro turno das 7h às 15h, segundo das 15h às 23h e o terceiro turno das 23h às 7h. Quando inicia o horário da jornada, o encarregado entrega uma ordem de serviço, determinando o trajeto do gari na varredura. Como a companhia não dispõe de um calendário completo dos serviços definindo as rotas dos funcionários, o gari não sabe onde vai trabalhar, e não realiza a limpeza do mesmo setor continuamente. Em média, cada gari deve varrer entre 1 e 2 km de ruas, lembrando, novamente, que esse valor é duplicado, já que são dois lados da calçada. Mas há relatos de ordens de serviço de 8 km, uma meta abusiva, estabelecida pelo encarregado na tentativa de contornar a falta de funcionários.

Devido à falta de funcionários, o encarregado envia o gari para as ruas que estão há mais tempo sem varredura e/ou que tiveram reclamação dos moradores. Obviamente, isso piora enormemente o trabalho de varrição. Vejamos o relato de Bruno (2019):

Quando você tem uma varredura periódica, que a gente tem um calendário que tem que ser executado, um calendário de varrição, a gente consegue manter ainda, com muita dificuldade. Agora, o problema é quando não se tem um calendário. Não respeita nada, então hoje tu está aqui e no outro dia tu vai para uma rua com um mês de folha, de lixo, tu imagina o trabalho, é muito maior, o esforço é muito maior. Parte disso, do processo de adoecimento está diretamente vinculado às condições que a COMLURB e a Prefeitura impõem sobre os trabalhadores. É óbvio que trinta dias sem varrer uma rua é uma loucura.³⁹¹

Já os caminhões de coleta devem sair com o motorista e mais quatro garis que recolhem o lixo na frente das casas e prédios. Segundo relatos que colhemos, quando faltam funcionários, os caminhões chegam a sair com apenas dois garis, que devem executar exatamente o mesmo serviço, porém com a equipe reduzida pela metade. Os garis que fazem a coleta de lixo com os caminhões são aqueles mais expostos a acidentes de trabalho e de maior gravidade também. Tivemos relatos de trabalhadores atropelados pelos caminhões, que foram prensados entre o caminhão e outro veículo, que tiveram pernas ou braços esmagados pelo maquinário do caminhão, que quebram joelhos e tornozelos ao pularem do caminhão no chão.

Além da varrição das ruas e da coleta de lixo, os garis também são responsáveis pela limpeza de escolas e hospitais públicos; os trabalhadores nessas funções não precisam passar nas gerências e vão diretamente para os locais de trabalho. Antes de iniciarmos nossa pesquisa

³⁹⁰ Contudo, na maioria das gerências não há vestiários femininos, conforme relatado por Milena, gari entrevistada em 20/01/2022.

³⁹¹ Entrevista realizada em 19/07/2019.

de campo, acreditávamos que o trabalho em escolas e hospitais seria visto como uma promoção no trabalho dos garis, por sair da varrição das ruas; porém, duas de nossas entrevistadas, Milena (2022) e Tamires (2022), que trabalharam nas duas funções, foram categóricas ao afirmarem que preferiam trabalhar nas ruas do que nas escolas e hospitais.

Isto se deve às condições de trabalho impostas nesses ambientes. Segundo elas, por exemplo, nas escolas não há um local adequado deixarem seus pertences e materiais de trabalho, faltam luvas e até mesmo tanques para lavar os panos; relataram ainda a ocorrência de diversos desvios de funções, favores à direção da escola, como desembalar e carregar mobília, lavar e passar roupa de criança nas creches.³⁹² Já nos hospitais, conforme elas nos relataram, ou faltavam EPIs ou os disponíveis estavam em mau estado, como calçados furados, por exemplo; durante a pandemia da Covid-19, apenas uma máscara PFF2 era fornecida por pessoa a cada 15 dias – contrariamente às recomendações da OMS, que determina uma por dia, além de humilhações sofridas no trabalho, como exigências de encarregados para que ficassem ajoelhadas debaixo de leitos ocupados, “em posições degradantes”.

Durante o mês de janeiro, de férias escolares, os garis lotados em escolas são convocados para a “Operação Verão”. Devido ao aumento de turistas nas praias e consecutivo aumento do lixo, esses trabalhadores são lotados temporariamente em gerências na orla da cidade para garantir a limpeza das praias. Diversos garis nos relataram, também, uma situação de “quase proibição” de gozo de férias nos meses do verão carioca, impedindo que aproveitem as férias junto com os filhos em idade escolar.

O regime de trabalho

Ao analisarmos a atividade laboral dos garis, encontramos muitas similitudes com o regime de trabalho dos peões de trecho nos canteiros de obras dos grandes projetos, analisados no capítulo anterior. Destacamos quatro delas: a estrutura altamente hierarquizada da empresa, a intensificação do ritmo de trabalho, os desvios de função e a demanda por horas extras. Contudo, há duas diferenças substanciais: não existe a presença de força policiais coagindo os garis ao trabalho e, apesar da miserabilidade de sua origem social ser semelhante à do peão de trecho, ao acessar o emprego através de concurso público, o gari conquista direitos e certa estabilidade. Com isso, há uma menor unidade entre a reprodução da força de trabalho e o processo de produção, isto é, o trabalhador possui outros meios de sobrevivência que não somente a venda de

³⁹² Segundo elas, isso acontecia, pois a empresa terceirizada para prestar esse serviço não estava realizando-o e, como “quebra galho”, os trabalhadores da COMLURB estavam o fazendo. Inclusive, em 2022, quando as entrevistamos, elas relataram que a companhia estaria estudando alterar as funções dos garis para atribuir mais essa função.

sua força de trabalho, como direitos trabalhistas e sociais.³⁹³ Assim, há uma prevalência do consentimento sobre a coerção na subsunção do trabalho pelo capital.

Antes de analisarmos os demais elementos acerca do regime de trabalho imposto aos trabalhadores da limpeza, trazemos a intensificação do ritmo de trabalho com um contexto geral inerente ao trabalho na COMLURB. Isso porque a cidade e o estado do Rio de Janeiro sediaram – e costumam sediar, pelas características próprias - diversos megaeventos entre 2007 e 2016 que, independentemente das intenções diretas da gestão da companhia, já intensificam por si o trabalho do gari, pelo aumento da produção de lixo na cidade. Assim, o Rio de Janeiro sediou Pan-Americano e Parapan-Americano (2007), os Jogos Mundiais Militares (2011), o Rio+20 (2012), a Jornada Mundial da Juventude (2013), as copas das Confederações (2013), Copa do Mundo (2014), Olimpíadas e Paraolimpíada (2016). Não custa lembrar que todos os anos se somam a esses megaeventos o Réveillon e o Carnaval do Rio de Janeiro, reunindo milhões de turistas em poucos dias.

Segundo Cesário (2015), a título de exemplo, somente após a noite de Réveillon de 2014³⁹⁴, foram recolhidas mais de 700 toneladas de resíduos sólidos, em menos de 12h. Esses megaeventos intensificam o ritmo de trabalho, não somente pelo aumento da quantidade de lixo produzida diariamente com o crescimento do número de pessoas na cidade, mas também pela maior cobrança dos serviços de limpeza devido à presença de turistas, autoridades nacionais e internacionais e pela cidade ser, nesses períodos principalmente, o centro das atenções. Desse modo, os garis são responsabilizados pelo “sucesso” de um evento, cuja realização eles não assentiram, e do qual, na maioria das vezes, tampouco participaram, pelo seu caráter elitista. Nesses momentos “especiais”, há uma forte coerção para realização de horas extras, mas sem pagamento adicional por um trabalho “atípico”, mais complexo que o normal. (CESÁRIO, 2015, p. 31 e 32).

Dessa forma, tendo esse contexto em mente, podemos analisar detalhadamente esses três elementos do regime de trabalho dos garis. Primeiramente, há uma estrutura hierarquizada rígida na COMLURB, com os garis na “ponta” obedecendo diretamente a encarregados e gerentes; os garis recebem as ordens de serviço de limpeza das ruas e têm que cumpri-las, sendo elas exequíveis ou não, caso o trabalhador não consiga executar, ele é passível de advertências e punições – o mesmo ocorre com os desvios de função. Os gerentes e encarregados podem

³⁹³ Desenvolvemos essa análise mais profundamente no capítulo anterior, sobre as greves no setor da construção civil.

³⁹⁴ Nessa data, como abordaremos a seguir, foi cogitada a deflagração de uma greve pelos garis.

ainda enviar os garis para outras gerências sem grandes justificativas, o que acaba sendo utilizado para perseguições e punições aos trabalhadores.

As ordens de serviço são um grande exemplo da hierarquia da COMLURB, a partir das necessidades impostas pelas gerências e diretorias da companhia. Os encarregados informam as áreas a serem limpas pelos garis, sem possibilidade de alterações e questionamentos. Muitas vezes, os encarregados colocam metas de varrição inexecutáveis, de até 8 km, como já destacamos anteriormente, e, mesmo assim, o gari não pode reclamar ou solicitar algo mais factível.

Ao não conseguir executar a ordem de serviço, o gari pode sofrer punições, que ocorrem, principalmente, através das Avaliações de Desempenho Individual (ADI), as quais fazem parte do Plano de Cargos, Carreira e Salários (PCSS). Através dessas ADIs, os trabalhadores podem atingir evoluções funcionais, com melhores trabalhos e salários; contudo, estes relatam que estes dispositivos são utilizados de forma persecutória pelos encarregados e gerentes, que avaliam negativamente os garis que não executam a ordem de serviço ou questionam a demanda exigida. Há também trabalhadores que relatam receber avaliações negativas sem motivos aparentes, apenas por arbitrariedade do superior imediato.

As ADIs disfarçam-se de meritocracia, mas, como percebe Cesário (2015) “a ADI é aplicada na realidade pela Companhia como uma ferramenta punitiva, que utiliza a característica subjetiva e adota critérios de avaliação arbitrários que possuem como base a percepção política de gerentes e diretores” (p. 36).

Por fim, as ADIs são antessalas para as demissões dos garis por “justa causa”, visto que, para demitir funcionários da COMLURB, é necessário um processo administrativo. Assim, os encarregados utilizam as ADIs para avaliar negativamente os garis, abrir processos administrativos e demiti-los. Isso ocorreu com Célio e Bruno diversas vezes, como forma de perseguição após a greve e pela militância na categoria.

Segundo Antonio Carlos, existe uma instância interna da companhia à qual o trabalhador pode recorrer em casos de demissão e punições disciplinares por má conduta ou baixa produtividade: a Comissão de Revisão Demissional e Disciplinar (CRDD). A CRDD está presente na cláusula quinquagésima-nona no Acordo Coletivo da COMLURB, e nela não encontramos a informação de proporção de participação entre membros da companhia e do sindicato. Porém, Antonio Carlos relatou a participação do vice-presidente e de um diretor do sindicato. Segundo ele, muitos casos de demissão eram revertidos após a análise da comissão, e disso podemos

depreender duas conclusões: a comissão funciona enquanto uma instância de solução de conflitos, mas também comprova que existem muitas demissões injustas escondidas por trás das ADIs e no instrumento da justa-causa.

Outra forma de perseguição recorrente e explícita contra os garis que atuam politicamente é a transferência de gerências. Normalmente, os trabalhadores escolhem as gerências mais próximas de suas residências ou do trajeto dos filhos para escola, por exemplo. Contudo, é recorrente a transferência não solicitada de garis de uma gerência para outra que não atenda um desses critérios de proximidade. Isso pode decorrer da perseguição contra militantes, mas também apenas da subjetividade ou insensibilidade do gerente ou encarregado.

Praticamente, todos os trabalhadores que entrevistamos que tiveram qualquer participação sindical foram transferidos à revelia de suas gerências. O relato de Tamires ajuda a elucidar o *modus operandi* dessa prática antissindical – ela e Milena haviam organizado um abaixo-assinado denunciando os assédios morais de um gerente:

O SIEMACO-Rio não nos representa, simplesmente não fizeram nada. Foi ao Ministério Público, conseguimos levar a denúncia, o gerente foi trocado, esse novo gerente está lá há um ano. Dentro desse ano ele conseguiu transferir algumas pessoas, justamente que têm assinatura nesse documento [denúncia], isso já é uma comprovação de uma perseguição [...]. Essas transferências foram acontecendo de modo ‘ah, mas isso não está legal, vamos tirar’. No nosso caso, ele alegou que precisava da nossa mão de obra em outro contrato; mas sabemos que é mentira, quando teria várias outras colegas que poderiam trocar entre elas mesmas [...]. Infelizmente, não abrem a boca pra falar porque têm medo, eles coagem mesmo, eles fazem troca, eles transferem mesmo, quanto mais longe pro trabalhador pior. Então por isso, os trabalhadores têm medo de falar alguma coisa, de bater de frente, com medo de sair de próximos de casa, porque muitos têm medo.

Os prejuízos ao se posicionarem para qualidade de vida e trabalho dos garis são incalculáveis. Por exemplo, após a greve de 2015, Bruno foi transferido da Gerência de Piedade – perto de sua residência – para a Gerência de Pedra de Guaratiba. Pelo Google Maps, essas gerências distam mais de 45 km entre si, o que equivale a três horas de deslocamento por transporte público.³⁹⁵ Ou seja, Bruno, que gastava entre 10 e 15 minutos a pé de sua casa até o local de trabalho – além de conhecer toda a comunidade, o que é uma garantia de segurança para ele bem como para moradores do bairro –, passou a gastar, quando transferido, seis horas por dia para se deslocar, o que representa um aumento de 75% em sua jornada de trabalho.³⁹⁶

O mesmo ocorre com Adriano, que também participou das greves de 2014 e 2015 e do Círculo Laranja, e estava em uma gerência próxima à sua casa e foi transferido para outra no

³⁹⁵ Disponível em: <<https://goo.gl/maps/Yev9F2XBHkyCBm5z6>>. Acessado em 22/02/2023.

³⁹⁶ Se contarmos jornada de trabalho mais hora *in itinere*.

centro da cidade, distante duas horas de transporte público. Durante esse período, Adriano estava com uma filha muito doente, em busca de tratamento, e isso não foi suficiente para sensibilizar seus superiores e demovê-los da decisão de transferi-lo de gerência. Sua filha veio a falecer, mas Adriano, tomado pela emoção, não conseguiu completar o raciocínio e nos explicar até que ponto o falecimento estava associado à sua transferência.

Tudo isso conforma o que Cesário (2015) denomina como prática de administração por estresse, ou seja, através de suas práticas gerenciais, a COMLURB reforça ideias individualistas e meritocráticas, incentivando disputas e competições entre os trabalhadores por melhores avaliações e, conseqüentemente, por promoções. O objetivo final dessa administração por estresse é o aumento da produtividade e a redução dos custos. A longo prazo, essas práticas podem levar ao adoecimento dos operários e ao aumento dos acidentes laborais.

Como já relatamos acima, os acidentes de trabalho são muito comuns, principalmente na atividade da coleta de lixo com caminhões, e é desnecessário reafirmar que doenças podem ser transmitidas pelo contato com o lixo, sobretudo, se faltam EPIs adequados e em condições incorretas de descarte. O deterioramento das condições de trabalho, vivenciado nas últimas décadas, amplia a ocorrência de acidentes de trabalho, como ocorreu com Yasmin³⁹⁷, gari que teve o pé esmagado por uma cuba enquanto lavava panos de chão em uma cuba que deveria ter sido fixado ou, estar, pelo menos, interditada em uma escola. Ela sofreu anos com o tratamento médico, mas não se recuperou completamente. Só depois de alguns meses foi transferida para um hospital, onde, com jornada de 12 por 36h, conseguiu fazer o tratamento no contraturno. Quando a entrevistamos, ela havia sido transferida novamente para uma escola, sem ser consultada, e por isso precisou interromper o tratamento do pé, já que não tinha mais tempo.

Outro caso exemplar é revelado por Gil:³⁹⁸

Eu trabalhei durante aproximadamente 8 anos, atrás do caminhão, e o caminhão da COMLURB no RJ tem uma plataforma, de aproximadamente 30 x 30cm, que você tem que ficar em pé ali com o caminhão em movimento. Então qualquer desnível, qualquer buraco que tenha na rua, como tem muito nas ruas do Rio de Janeiro, ela balança muito, você sobe e desce, e você tem que buscar equilíbrio de novo nessa plataforma. Em uma dessas que eu caí do caminhão em movimento e tive a ruptura do ligamento cruzado do joelho direito, e depois eu tive que refazer essa cirurgia de outro acidente em outro caminhão. (GIL, 2022).

Ele relatou-nos a dificuldade para abrir a CAT³⁹⁹, já que a empresa não fornecia as informações necessárias e dificultava o acesso aos documentos para formalizar a comunicação. Após acessar a CAT, e depois de ter sofrido outros acidentes, Gil ficou lotado na gerência,

³⁹⁷ Entrevista concedida em 20/01/2022.

³⁹⁸ Entrevista concedida em 20/01/2022.

³⁹⁹ Comunicação de Acidente de Trabalho.

realizando expedientes internos, sem uma função específica, como um “faz-tudo”, o que envolvia desde atividades de segurança na entrada do prédio até recolhimento de lixo e materiais – o que o faz se sentir largado e numa espécie de desvio de função. Essa função interna permite-lhe fazer contatos com muitos colegas de trabalho, e assim Gil percebe uma infinidade de acidentes e adoecimentos que acontecem por razões laborais:

Eu já presenciei e vivenciei vários acidentes. Ônibus quase me atropelar, atropelar o carrinho que eu colocava atrás. Já presenciei: risco de atropelamento; teve duas meninas que foram eletrocutadas por estarem trabalhando no meio da água em época de enchente; queda de caminhões, quando colega perdeu uma perna, um dedo; galera que corta as árvores ser eletrocutado; galera que trabalha em comunidade ser baleada; galera na praia ter insolação e passar mal. (GIL, 2022).

O desvio de função vivenciado por Gil é uma prática corriqueira na COMLURB. Há casos semelhantes ao dele, quando os garis desempenham funções que não estão na (longa) lista de atribuições do “Profissional de Operações de Limpeza e Serviços Urbanos”, como a lavagem de roupas nas creches municipais e conveniadas, já tratada anteriormente. Também é comum o caso dos “buchas”, garis que são promovidos a encarregados apenas na prática, não recebendo adicional por isso, tampouco tendo alteração em seu registro funcional. (TRIANI, 2018, p. 29). Os buchas fazem isso com promessas de gratificações posteriores e por medo de serem mal avaliados pelos encarregados e gerentes – mais um exemplo da administração por estresse. Os demais trabalhadores os consideram “puxa-saco”, traidores e indignos de confiança.

Como pode se imaginar, todos esses casos descritos anteriormente são acompanhados de graves processos de assédio moral, tornando a prática comum na COMLURB, segundo os trabalhadores que entrevistamos. Por exemplo, Gil traça um panorama geral das formas de assédio que ocorrem na companhia

O assédio moral na COMLURB é constante e vem crescendo, porque se o gari reivindica o trabalho dentro das normas de segurança, ele é perseguido, ele é transferido, ele é mudado drasticamente de horário, sem cumprir a regra pré-determinada; ele passa a ter questões de assédio sexual das meninas, racismo, de outros tipos de assédio da empresa. Porque quando o gari faz qualquer coisa lhe cabe como desvio, ele é rapidamente penalizado, mas os encarregados e gerentes são transferidos, continuam com seus cargos e salários, só que em outros lugares. (GIL, 2022).

Por fim, segundo alguns autores, como Campos *et al.* (2015) e Cesário (2015), além dos relatos de trabalhadores, ocorre uma mudança na atividade laboral após a greve de 2014: há um processo de mecanização da atividade de limpeza. Isso se dá de diversas formas: através de pequenos caminhões que fazem a varrição, recolhem e jogam produtos de limpezas – chamados

de caminhões varredoras;⁴⁰⁰ através dos caminhões de coleta automática de lixo, que mecanicamente pegam as caçambas nas ruas e viram o lixo diretamente no baú do caminhão⁴⁰¹; também são utilizados tratores para varredura das praias⁴⁰², entre outras.

Todo esse maquinário, que realiza o que antes era feito por algumas dezenas de garis, é manuseado por apenas um trabalhador motorista. A COMLURB alega que essa modernização permite destinar os garis para a limpeza “fina” e para o cuidado com a aparência da cidade. Contudo, há um processo de redução dos quadros da companhia e os garis seguem destinados à limpeza da maioria das ruas da cidade e à coleta de lixo das periferias e morros cariocas, onde não existe qualquer automatização.

5.3 As greves dos garis do Rio de Janeiro - 2014 e 2015

2014

Nesse contexto de precarização e intensificação do trabalho na limpeza urbana da cidade do Rio de Janeiro, aliado à eclosão das “Jornadas de Junho” no segundo semestre de 2013, começa a surgir entre os garis um desejo de manifestação, de reivindicação por melhores condições de trabalho e salário. A conexão entre “junho” e a greve é feita pelos próprios trabalhadores entrevistados. Por exemplo, para Célio, as “Jornadas de Junho” funcionaram como um catalisador, acelerando o processo de conscientização e descontentamento da categoria. Assim, quando esse processo chegou ao seu aparente ápice em uma categoria com um salário baixíssimo, próximo ao salário mínimo, e incapaz de prover as necessidades básicas do trabalhador, gera-se um caldo de revolta, que se expressa em forma de greve. Para Triani (2018), Célio sintetiza em um *frame* interessante: “Os caras brigam por centavos⁴⁰³, por que eu não vou brigar pelo meu?” (TRIANI, 2018, p. 35).⁴⁰⁴ Já para nós, ele desenvolveu um pouco mais sua percepção:

Aí surge 2013, as jornadas de junho de 2013 foram fundamentais, se um país se mobiliza em relação ao aumento da passagem e que ali depois transborda para outras pautas, educação de qualidade, saúde de qualidade, a coisa transborda para isso. E o Brasil ferve, eu pensei: se um país que tem 200 e poucos milhões de brasileiros se mobiliza, porque uma categoria que tem 24 mil trabalhadores, 15 mil garis não podem se mobilizar? Como assim? Muito mais fácil. Então as jornadas de 2013 foram um

⁴⁰⁰ É possível ver o funcionamento desse equipamento em vídeo do canal da Câmara de Vereadores da cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://youtu.be/w4zozw8Bki4>>, Acessado em 26/02/2023.

⁴⁰¹ Também existe um vídeo com esse caminhão em funcionamento. Disponível em: <<https://youtu.be/aCR0mbvgZLg>>. Acessado em 26/02/2023.

⁴⁰² Ver vídeo com o funcionamento desse equipamento. Disponível em: <<https://youtu.be/bNRpmkgBEMU>>, Acessado em 26/02/2023.

⁴⁰³ Em referência aos “20 centavos” das “Jornadas de Junho”.

⁴⁰⁴ Célio Viana, entrevista concedida a Triani, 2018.

grande impulsionador e um grande incentivador de lutar pelo direito, aí quando chega 2014 [...]. (CÉLIO VIANA, 2017).

Já Silva (2014, p. 96), ao perguntar sobre a influência de “junho”, capta de Célio um sentimento contra partidos, *establishment* político e os aparatos sindicais:

Com certeza influenciou bastante, até porque o que nos chamou atenção foi que a manifestação de junho não tinha uma direção partidária, não tinha a direção de sindicatos. O povo se levantou pelo povo. E nós garis também fizemos a mesma coisa. O gari se levantou pelo gari. A base foi pela base, e não pelo velho aparato, que hoje 99% não está a serviço dos trabalhadores. [...] Nós, garis, não temos medo da multidão⁴⁰⁵, queremos continuar nas ruas. E torço pra que essa multidão volte pras ruas. (CÉLIO VIANA, ENTREVISTA À SILVA, 2014).⁴⁰⁶

Em outro artigo, Silva (2018) relata uma declaração de um gari chamado José, que demonstra que o apoio dos garis às manifestações de 2013 não foi imediato, já que as “jornadas” deixavam as ruas cheias de sujeiras, significando mais trabalho para os garis no dia seguinte: “No começo das manifestações, eu achava que era uma bagunça, coisa de vândalos, né? No dia seguinte de manhã era muita coisa pra gente limpar. Eu vi até ônibus queimado. Mas aí, depois, eu percebi que era importante, né? Que era pra uma causa”. (SILVA, 2018, p. 96).

Já Bruno percebe que tanto as “Jornadas de Junho” como a greve dos garis de 2014 tiveram um engajamento maior dos setores mais jovens da sociedade e da categoria, respectivamente:

Se tu perceber, o perfil daquela galera que fez a greve de 2014 é um perfil mais jovem, entendeu? [...] É uma galera que não estava satisfeita, que não aguentava mais o assédio moral, que não achava normais aquelas condições. Em 2013, a gente estava na rua, parte dos companheiros, eu e vários outros companheiros fomos naquelas ‘Jornadas de Junho’ e estávamos na rua exigindo direitos. Isso foi importante também para [perceber que] com a mobilização, com a luta, a gente pode [vencer]... E isso foi ajudando para que a gente conseguisse avançar ao ponto de em 2014 estourar essa greve histórica. (BRUNO, 2019).

Portanto nesse contexto, os garis começam a perceber as condições salariais e de trabalho que lhes são impostas, e que é possível manifestarem-se contra elas e por mais direitos. Adriano relata-nos ter conhecido Célio no final de 2013, quando este e outros trabalhadores passavam nas gerências debatendo as condições da categoria e buscando mobilizar para ações de protestos. Célio resume essa atividade da seguinte forma:

Fazendo aquele trabalho de conscientização, colocando trabalhador como sendo agente multiplicador, e ainda que o medo imperasse nós íamos para lá para falar ‘vamos arrebentar a porta desse cadeado dessa senzala⁴⁰⁷, se liberte e venha lutar pelo seu direito, vamos embora!’. Isso tudo na conscientização da luta. (CÉLIO, 2017).

⁴⁰⁵ Podemos supor que esse recurso ao termo “multidão” advém de uma influência das elaborações de Antonio Negri e da proximidade do Círculo Laranja com a rede Universidade Nômade (Uninômade) – rede de militância intelectual e prática que também tem influência do filósofo italiano.

⁴⁰⁶ Célio Viana, entrevista concedida a Silva, 2014.

⁴⁰⁷ Como já adiantamos, interessante notar a recorrência a termos que remetem ao período escravagista.

Adriano relata ter participado de uma reunião de garis ativistas ainda em dezembro de 2013, em que Célio estava presente e percebe a importância da internet – ainda incipiente para esse setor da sociedade naquele momento – como um catalisador da mobilização. Já Célio percebe um caráter multiplicador da internet, quando aqueles trabalhadores que tinham acesso a computadores e celulares levavam os debates ocorridos nas redes para os demais que não tinham acesso:

Foi uma luta, começamos a nos organizar no centro da cidade, foi logo na época que as pessoas começaram a ter acesso à internet. Nem todo mundo tinha computador, mas aqueles que tinham computador se tornavam explicadores. A gente dialogava através das redes sociais. E a coisa se espalhava, marcávamos encontro no centro da cidade para começarmos a elaborar esse movimento de greve. (CÉLIO, 2017).

Dessa forma, já se tinha uma primeira ideia de paralisar os trabalhos no Réveillon de 2014 – expressando pela primeira vez a prática de realizar greves em momentos de grande concentração de turistas e quando os olhos do mundo se voltam para o Rio de Janeiro (CESÁRIO, 2015, p. 24). Mas chegou-se à conclusão de que não havia ainda condições de deflagrar um movimento grevista e optou-se por outra performance: a utilização de narizes de palhaços enquanto trabalhavam na noite da virada de ano; mas mesmo essa performance foi abortada devido à coerção dos encarregados e gerentes que ameaçavam com punições e represálias aos manifestantes (CESÁRIO, 2015, p. 24).

Contudo, as mobilizações continuaram em rodas de conversas nos locais de trabalho e nas redes sociais, tendo em vista a data-base da categoria – 31 de março. Quando trabalhadores que se organizavam por fora do sindicato oficial utilizam a data-base, percebe-se que mesmo por fora, eles acabam usando a estrutura oficial do sindicalismo brasileiro.

Por outro lado, no dia 31 de janeiro, o SIEMACO-RJ realizou uma assembleia preparando a pauta de reivindicações para negociação do Acordo Coletivo da companhia. Ou seja, ao longo dos meses de janeiro e fevereiro, ocorreram mobilizações de ambos os “lados”, por dentro e por fora do sindicato, evidenciando uma disputa. Nos dias 6 e 25 de fevereiro, ocorrem as primeiras grandes manifestações públicas de mobilização intensa dos garis, quando ocorrem atos pela avenida Presidente Vargas – uma das principais do centro do Rio de Janeiro – com cerca de 1000 trabalhadores e sem qualquer apoio do sindicato.

De maneira geral, os garis organizados à parte do sindicato reivindicavam piso salarial de R\$ 1.200 e 40% de insalubridade, além de aumento no vale-alimentação de R\$ 12 para R\$ 20; ainda que tivessem outras reivindicações e índices variados.

Três dias depois, na sexta-feira de Carnaval, 28/02, o sindicato realiza uma assembleia apresentando a proposta de reajuste salarial de 9%, resultando no piso de R\$ 874,79 acrescido

de 40% de adicional de insalubridade, que totalizaria R\$ 1.224,70 de salário – para referência, o salário mínimo de 2014 era R\$ 724. Mesmo sendo inferior ao desejo da categoria – e ao conquistado na greve –, a COMLURB recusou a proposta. Após a assembleia, o sindicato notificou a companhia da deflagração da greve para o dia 1º de março, a partir das 24h, contudo, algumas horas depois, suspende a greve e convoca nova assembleia para a mesma data (01/03) ao meio-dia.

Esse recuo do sindicato enfureceu a categoria que, ainda no dia 28 de fevereiro, sexta-feira à noite, véspera de Carnaval, começa a se concentrar na porta da entidade exigindo que a diretoria reenviasse o comunicado à COMLURB, deflagrando a greve. Assim, a diretoria do sindicato foi convocada pelo porteiro da sede; segundo Antonio Carlos, presidente do SIEMACO-RIO em 2017 (quando o entrevistamos, na época da greve, era vice-presidente), havia em torno de 200 trabalhadores – aliás a diretoria duvidava que todos fossem da COMLURB. Já as lideranças do movimento, como Célio e Bruno, afirmaram ter mais de 600 trabalhadores. Antonio Carlos também afirmava haver dois grupos de oposição: 1) o que se organizava para pressionar a diretoria, mas sem diferenças nas reivindicações;⁴⁰⁸ e 2) aqueles que eram “novos” e reivindicavam salário base de R\$ 1.200. Para ele, foi esse segundo grupo que impulsionou a manifestação e a greve a partir de então.

Ele e Gilberto Alencar – presidente à época – se encaminharam para a sede do sindicato onde ocorria a manifestação/assembleia e avaliaram a impossibilidade de deflagrar a greve: “Não vamos marcar greve, ninguém é doido. Como vou sair de uma negociação que ainda estou negociando e fazer uma greve hoje?” (ANTONIO CARLOS, 2017).⁴⁰⁹ O recuo ocorria sob a justificativa de que a limpeza urbana é um serviço essencial e por isso a população e as autoridades deveriam ser avisadas com 72 horas de antecedência, cabendo ao sindicato garantir uma taxa mínima de operação.

Mas a categoria estava decidida e gritava na porta do sindicato “Assina ou renuncia !” – em referência à deflagração da greve. Segundo Antonio Carlos, esse entrave durou das 15h às 20h da sexta, 28/02, quando a diretoria do sindicato cedeu, assinou o termo e encaminhou todos à sede da COMLURB para negociação com a diretoria da companhia, que fica a aproximadamente 2,5 km da sede do SIEMACO-RIO. Os trabalhadores foram para lá e, ao chegarem, se depararam com a Polícia Militar, o que acabou por desmobilizá-los naquele momento.

⁴⁰⁸ Não conseguimos localizar esse primeiro grupo de oposição.

⁴⁰⁹ Entrevista realizada em 30 de julho de 2017.

Interessante notar que Antonio Carlos não entendia que a greve havia sido deflagrada, por não considerar que se tratava de uma assembleia e que, ao assinar a declaração da greve, ele estaria apenas se livrando de um problema momentaneamente:

A assembleia não definiu isso, quem definiu foi uma galera aqui na porta. Dessa galera a gente tem filmagem disso, a maioria não era daqui, tem gente que eu nunca mais vi na vida. Eu entendi logo aquilo, não vamos, aí puxou a saída daqui e vamos fazer. Aí pegamos uma carta, marcamos a greve, saiu voado daqui. (ANTONIO CARLOS, 2017).

Além disso, ele deslegitima a assembleia por considerar que havia elementos externos à categoria: “Aquele grupo que chegou aqui descobrimos depois que havia 5 sindicatos, 3 partidos envolvidos e alguns trabalhadores que vieram” (ANTONIO CARLOS, 2017). Segundo o próprio Antonio Carlos, alguns desses atores políticos e sociais eram: sindicatos – SEPE-RJ⁴¹⁰, SINDIPETRO-RJ, SINTUFF⁴¹¹, SEC-RJ⁴¹²; as centrais sindicais – Intersindical, Central Sindical e a CSP-Conlutas; e partidos políticos – PR⁴¹³, PSOL e PSTU.

Independentemente das divergências apresentadas entre os atores políticos envolvidos, o fato é que os trabalhadores ali mobilizados saíram para as gerências e subgerências e iniciaram o processo de convencimento dos colegas do turno da madrugada, conseguindo significativas adesões desde o primeiro momento. Ao longo do sábado de Carnaval e de o todo feriado, o movimento foi crescendo, e, segundo reportagem da Folha de São Paulo,⁴¹⁴ chegou a 70% dos trabalhadores paralisados.

Com o aumento do número de pessoas e do consumo no Carnaval, rapidamente o lixo começa a se acumular pelas ruas da cidade, ganhando atenção dos noticiários e redes sociais. Segundo as entrevistas que fizemos com os principais ativistas desse movimento grevista, a principal performance adotada pelos trabalhadores foi a realização de piquetes de convencimento, que seguiam para passeatas. Os garis realizaram diversas manifestações pelas principais ruas do Rio de Janeiro e contaram com o apoio de turistas e munícipes.

⁴¹⁰ Sindicato Estadual dos Profissionais de Educação do Rio de Janeiro, não é filiado a nenhuma Central, mas tem na sua direção principalmente membros do PSOL e do PSTU.

⁴¹¹ Sindicato dos Trabalhadores em Educação da Universidade Federal Fluminense, filiado à FASUBRA e à CSP-Conlutas.

⁴¹² Sindicato dos Empregados do Comércio do Rio de Janeiro, filiado à CTB.

⁴¹³ Partido da República, voltou a ser o Partido Liberal (PL) em 2019. Interessante perceber que o próprio Antonio Carlos frisou que este era o partido de Anthony Garotinho e teria como interesse fragilizar o prefeito Eduardo Paes (na época no MDB, posteriormente no PSD).

⁴¹⁴ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/03/1422758-garis-do-rio-conseguem-aumento-de-37-e-voltam-ao-trabalho-apos-oito-dias-em-greve.shtml>>; Acessado em 04/07/2018.

Veronica Triani (2018) afirma que os grevistas enxergavam apoio até dos policiais, e consideravam que isso ocorria por haver uma relação de identidade entre eles, por compartilharem o mesmo local de trabalho – as ruas. Referenciando-nos em Luiz Antonio Simas⁴¹⁵, podemos perceber as ruas como encruzilhada, como local de encontro das entidades das cidades. O gari, o policial, o motorista, o cobrador do ônibus, a prostituta, o peão de obra com seu passo tímido, o morador de rua, o vendedor ambulante, o trabalhador apressado para chegar ao escritório e a criança brincando vivem, convivem e fazem da cidade seu espaço. Fazem-no de forma mais ou menos visível, mais ou menos legalizada, mais ou menos moralmente aceita, mas o fazem.

Essas entidades são moldadas pelo compartilhamento da rua, ainda que muitas sejam divergentes entre si, há uma cumplicidade entre elas. São sobretudo sobreviventes de uma cidade cada vez menos afeita aos humanos e mais aberta para as coisas e os carros. Compartilham as comidas em botequins de qualidade duvidosa, compartilham a cacofonia dilacerante dos centros das grandes cidades, compartilham a fé em deuses, santos padroeiros e orixás, compartilham o meio-fio entre a aceleração da vida dos automóveis e a desaceleração da vida das calçadas, compartilham a cachaça no fim do expediente, compartilham a mesa de bicho para sair dessa situação, compartilham a música ao fundo que não podem escolher, compartilham o transporte público lotado, compartilham seus corpos, compartilham, sobretudo, os olhares de uma cidade que não os vê, e se veem, são olhares de reprovação. Apenas não compartilham os espaços de poder e riqueza, todo o resto é compartilhado.

No dia a dia, não vemos os garis, os policiais, as crianças, os ambulantes, as prostitutas, os moradores de ruas; só os vemos quando ganham as ruas, quando as ocupam em greves e protestos, subvertendo a ordem esperada da circulação de carros, caminhões e do capital. É nelas que o novo pede passagem. A rua é fresta da sociedade, o lusco-fusco do porvir.

⁴¹⁵ Historiador das brasilidades e das “carioquices”, escritor, compositor de músicas e babalaô no culto de Ifá. Cf. “O Corpo encantado das ruas” (2020).

Imagem 6 – Garis em atos de greve pelas ruas do centro do Rio de Janeiro



Fonte: Juntos.org (2023)⁴¹⁶
Foto: Carlos Latuff.

Cabe notar que reportagens relataram denúncias de agressão de trabalhadores que não aderiram ao movimento por parte dos grevistas, como ameaças e destruição de ferramentas de trabalho. Segundo os ativistas com quem tivemos contato, tal não ocorreu, mas muito trabalhadores se valiam dessa narrativa para aderir à paralisação. Ou seja, o gari tentava sair para trabalhar, mas logo retornava dizendo que sofria ameaças de ter seus instrumentos de trabalho, como vassoura ou latão de lixo, por exemplo, quebrados – dessa forma, conseguiam não se indispor com os chefes imediatos. Corroborando com isso, Triani colhe um relato de um grevista que afirmava dizer aos colegas: “Ninguém vai bater em você. Todo mundo sabe que você tem família. Usa como justificativa que nós te ameaçamos para você ir embora” (TRIANI, 2018, p. 50).

Bruno nos relata uma situação inversa, um trabalhador ferido por uma bomba jogada pela polícia e que teve a imagem utilizada pela mídia e pela prefeitura para atribuir a agressão aos grevistas: “[...] quando eu vou para a Pedra de Guaratiba, tinha um cara que dizia que estava no chão deitado e que foi espancado pelos garis e eu encontro esse cara lá e ele fala: ‘cara, isso foi mentira. Eu chutei uma bomba e tiraram uma foto minha e falaram que eu fui espancado’ ”. (BRUNO, 2019).

⁴¹⁶ Fonte: <https://juntos.org.br/2014/03/especial-pedro-um-dos-garis-herois-relata-dia-a-dia-a-greve-dos-garis/> Acessado em 19/01/2023.

Algo semelhante é descrito por Triani:

Em entrevista, foi relatado episódio no qual, aproximadamente às 22 horas, entraram para conversar com os colegas, como em todos os outros locais. Após a conversa, cerca de vinte garis decidiram aderir ao movimento e começaram a se retirar do local, porém, o gerente responsável acionou a polícia, denunciando os grevistas de apontarem armas aos colegas, os ameaçando de morte. O batalhão responsável pela circunscrição da gerência enviou policiais ao local, mas os mesmos verificaram que os grevistas eram trabalhadores devidamente identificados e que não portavam armas. (TRIANI, 2018, p. 48, 49).

Também ocorreram casos de trabalhadores que aderiram informalmente à greve – esqueciam os instrumentos de trabalho nas gerências e eram obrigados a voltar até lá, além daqueles que realizavam “operações tartarugas”, ou seja, varriam as ruas com máximo esmero e cuidado, com lentidão, levando muito mais tempo para limpar o mesmo trajeto.

Houve, ainda, trabalhadores que gostariam de aderir à greve, mas sentiam medo de sofrer perseguições por parte da empresa – um medo justificável, visto os diversos casos de assédio e perseguição que relatamos anteriormente. Esse é o caso de Fábio, supervisor que entrevistamos:

[...] na verdade, quando surge a greve, a gente é impedido de sair para trabalhar por outros trabalhadores, mas eu nunca participei, fui só impedido de trabalhar, mas nunca participei como piqueteiro, não... Eu tinha medo de fazer esse tipo de manifestação por represália mais tarde [...] eu não saía pra rua, mas a vontade era de ir pra rua, sim, pô. (FÁBIO, 2020).⁴¹⁷

Em um primeiro momento, o prefeito da cidade, Eduardo Paes, ignorou a greve, chamando-a de motim⁴¹⁸, pela ausência de participação do sindicato. Ao mesmo tempo em que a Prefeitura e a companhia consideraram motim, afirmam que eram poucos os trabalhadores que realizavam greve. Paes chegou a dizer que eram apenas “300 baderneiros” – enquanto um trabalhador nos disse informalmente: “Se são 300, que sejam os 300 de Esparta”⁴¹⁹. Os trabalhadores – e a sociedade em geral – interpretavam esses juízos da Prefeitura como humilhantes, o que irritava-os ainda mais. Muitos trabalhadores nos descreveram esse discurso de Paes como o estopim para o crescimento exponencial da greve.

⁴¹⁷ Entrevista concedida 27/08/2020.

⁴¹⁸ Parece-nos interessante um debate sobre a utilização do termo “motim” pelo prefeito. Na definição jurídica o Art. 149, do Código Penal Militar - Decreto Lei 1001/69, define como a desobediência, resistência ou violência de militares aos seus superiores, com a utilização de armas ou não, sendo passível de pena de 4 a 20 anos de reclusão. Já segundo o dicionário Aurélio, “Revolta: toda ação que, contra quaisquer autoridades, se define pelo uso de violência, pela falta de ordem ou pela utilização de armas”, podendo ser militar ou popular. Assim, percebe-se que, para Paes, a greve dos garis se caracteriza pela insubordinação daqueles que não poderiam fazê-la – no caso, por ser um serviço essencial – e, por isso, pode ser classificada como crime.

⁴¹⁹ Em referência ao filme “300”, de 2006, baseado em uma *graphic novel* de mesmo nome. O filme de Zack Snyder retrata a Batalha das Termópilas, quando espartanos liderados por Leônidas lutaram em número muito menor contra os persas de Xerxes. A Batalha das Termópilas ficou famosa como um exemplo de coragem e determinação contra uma adversidade esmagadora e inspirou a resistência grega contra a invasão persa. Por isso, a comparação é interessante para entender o simbolismo da greve de 2014 para os garis.

Como já dissemos, a ideia de fazer uma greve quando os “olhos do mundo” estavam voltados para o Rio de Janeiro já vinha sendo gestada desde o Réveillon, por isso, precisamos frisar que esse foi um repertório de mobilização acionado para aumentar o poder de barganha dos garis, alcançando visibilidade. Isso descarta qualquer ideia de pura espontaneidade – como se a greve tivesse surgido do nada –, pois fazer greve durante o Carnaval foi uma decisão política de suas lideranças. Por exemplo, como nos descreve Rivelino, trabalhador que aderiu à greve, mas não foi uma de suas lideranças:

Porque é uma época estratégica, que é onde o Rio de Janeiro tem pessoas... com os olhos voltados pro Rio de Janeiro por causa do evento e várias pessoas de outros países aqui curtindo o Carnaval, porque a gente sabe que Carnaval é quem patrocina quem ganha dinheiro com isso aí é cervejaria e algumas emissoras. Então... os olhos iam estar voltados para esse evento. Então foi algo estratégico da equipe entendeu? Que estava de frente nessa greve. (RIVELINO, 2019).⁴²⁰

Tanto é que no ano seguinte, 2015, como abordaremos, os garis tentam repetir a tática de realizar a greve durante o Carnaval. Contudo, o fator surpresa havia se perdido e os atores envolvidos estão precavidos – principalmente a diretoria do sindicato, que deflagrou a greve por dentro da estrutura oficial -, e a COMLURB, que estabeleceu um plano de contingência contratando outros trabalhadores para atuar durante a greve.

Assim, é impossível desconsiderarmos o Carnaval como um elemento central *na* e *da* mobilização dos garis em greve: *na* mobilização pois, sendo Carnaval, ajuda a mobilizar, mas também é um elemento central *da* mobilização grevista já que angaria apoio da sociedade através do evento e, como percebe Triani (2018, p. 47), os garis puderam recorrer a uma performance carnavalesca para seus atos: simulando blocos de Carnaval, cantando palavras de ordem em ritmos de marchinhas, utilizando baterias e aproveitando-se da participação e do apoio inclusive de foliões da grande festa carioca.

⁴²⁰ Entrevista concedida dia 16/07/2019.

Imagem 7 - Garis e suas performances pelas ruas do Rio de Janeiro



Fonte: Facebook. Página extinta.⁴²¹

Fonte: Esquerda Diário (2019).⁴²²

Imagem 8 – Marcha dos garis na greve



Foto: Mídia Ninja (2023).

Ao analisarmos as imagens daqueles dias de greves, é possível perceber nos cartazes um *frame* importante para mobilizar os garis e angariar apoio popular: se cotidianamente os garis são confundidos com seu objeto de trabalho, agora eles gritavam que não mais seriam tratados como lixo. Já descrevemos, anteriormente, o sofrimento psíquico imposto pelo trabalho com o lixo e todo o estigma social a que estão submetidos garis e outras profissões que trabalham com a limpeza urbana. Parece-nos que a greve é, também, uma forma de ruptura com esse estigma e sofrimento.

⁴²¹ Garis do Rio de Janeiro em Luta. Página extinta. Autor não identificado.

⁴²² Garis da COMLURB votam greve a partir de segunda! Apoie essa luta! *Esquerda diário*. Rio de Janeiro, 19 de abril 2019. Disponível em: <<https://www.esquerdadiario.com.br/Garis-da-COMLURB-votam-greve-a-partir-de-segunda-Apoie-essa-luta>>. Acessado em 02/03/2023.

Imagem 9 – Garis com suas pautas



Fonte: Gazeta do Povo (2014).⁴²³

Foto: Tânia Rego/ABr

Imagem 10 – Garis: “Não somos lixo”



Fonte: Gazeta do Povo (2014).⁴²⁴

Foto: Tânia Rego/ABr.

⁴²³ Fotografias Tânia Rego/ABr. Gazeta do Povo, Edição de 7 março de 2014. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania greve-dos-garis-continua-no-rio-ruas-estao-imundas-1pyk0cl39nbq50ortueu4gmry/>>. Acesso em 19/01/2023.

⁴²⁴ Fotografias Tânia Rego/ABr. Gazeta do Povo, Edição de 7 março de 2014. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania greve-dos-garis-continua-no-rio-ruas-estao-imundas-1pyk0cl39nbq50ortueu4gmry/>>. Acesso em 19/01/2023.

Há, na verdade, uma recuperação da autoestima dos garis e o reconhecimento da sociedade do Rio de Janeiro da sua importância, após a greve de 2014. Além do apoio generalizado nos dias de paralisação, os garis revelaram se sentirem mais valorizados pela sociedade carioca após a realização da greve, parecendo que, finalmente, estava evidente a dependência da sociedade com relação aos serviços de limpeza urbana. Já citamos anteriormente a frase de Szani-
eck e Tibol (2015) que demonstra como o cuidado com o lixo “é tão invisível que somente o não cuidado pode 246nfra-lo visível” (p. 66). Ao ver as toneladas de lixo entulhado no “maior show da terra”⁴²⁵, a população carioca parece ter se atentado para a importância fundamental dos trabalhadores da limpeza urbana para a reprodução da vida social.

Por exemplo, Bruno correlaciona a valorização do gari com a percepção da importância de seu trabalho. Interessante notar que ele percebe também o reconhecimento do gari enquanto classe trabalhadora pelos demais membros dessa classe: “a população começa a entender que o serviço de um gari é bastante importante e ainda que não acabe com o preconceito, ele diminui e começa a reconhecer o trabalhador enquanto classe”. Esse sentimento é compartilhado por grevistas, como também por garis “comuns”, como é o caso de Fabián – que não participou dos atos e manifestações da greve, mas permaneceu nas gerências sem trabalhar:

Hoje a gente é mais bem-visto, a gente tem mais visibilidade devido à greve. Com certeza, isso é fato. É isso aí não tem que contestar, porque as pessoas, infelizmente, só sentem a dor quando alguém pisa. Não dá para você fazer as coisas no amor. Então no centro, Zona Sul, em qualquer parte da cidade do Rio de Janeiro se a COMLURB ficar um dia sequer [sem trabalhar], eles já vão sentir falta. (FABIÁN, 2019).⁴²⁶

Contudo, o sentimento de valorização do gari pela sociedade não repercute na valorização do trabalhador pela COMLURB e pela Prefeitura. Milena e Yasmin, entrevistadas conjuntamente, concordam com isso. Milena vê na perda salarial vivenciada pelos garis nos últimos anos a demonstração da desvalorização de seu trabalho por parte da Prefeitura e da companhia: “A visão da população pro gari continua muito respeitosa, agora vindo da nossa empresa, não! O que foi ganho em 2014, naquela luta, naquela batalha, naquela guerra, já foi perdido! Hoje estamos sem reajuste salarial, estamos com uma perda salarial de 19%. (MILENA, 2022)⁴²⁷

Obviamente, na greve, também há seus contratemplos. Essa greve foi marcada por “fura-greves” de dois tipos: os primeiros, trabalhadores regulares da COMLURB que insistiam em trabalhar, mas a companhia também contratou trabalhadores informais por diária para realizar

⁴²⁵ No fim de semana posterior à greve, a COMLURB declarou recolher 18 mil toneladas de lixo acumulados na semana anterior. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/apos-greve-comlurb-recolhe-mais-de-18-mil-toneladas-de-lixo-no-fim-de-semana-11830808>>. Acessado em 03/03/2019.

⁴²⁶ Entrevista concedida em 16/07/2019.

⁴²⁷ Entrevista concedida em 20/01/2022.

a limpeza das ruas da cidade e substituir os grevistas. Há também o relato de terem sido contratados “fura-greves” até menores de idade, sem qualquer tipo de EPIs, trabalhando de chinelos e recebendo R\$ 130 por dia – a título de comparação, se um gari recebesse esse valor por 22 dias de trabalho, teria um salário mensal de R\$ 2.860. Triani (2018) descreve essa situação da seguinte maneira:

Outro episódio especificamente relatado ocorreu nas gerências do Méier e do Caju, onde os grevistas encontraram jovens menores de idade que estavam sendo recrutados pela COMLURB em comunidades carentes para exercer o trabalho dos garis, pela quantia diária de R\$ 130. Os grevistas relatam que esses jovens se encontravam trabalhando de chinelos, sem portar qualquer equipamento de proteção individual (EPI) e sem que lhes fosse dado qualquer treinamento sobre a atividade a ser desempenhada, que exige esforço físico e posturas adequadas para evitar acidentes de trabalho. (TRI-ANI, 2018, p. 49).

Ambos os tipos de “fura-greve” contaram com escolta policial ou de empresas de segurança privada para realizarem as varreduras na cidade, mesmo que não houvesse ameaças de violência dos grevistas contra quem decidisse trabalhar. Na verdade, há relatos de violência cometida por seguranças particulares contra os grevistas que tentavam convencer os colegas a paralisarem.

Imagem 11 – Veículo de segurança privada escolta caminhão de lixo na Zona Sul carioca



Fonte: Mídia Ninja (2014).⁴²⁸
Foto: J. Élcio

No próprio dia primeiro de março, 01/03, com a deflagração da greve, foi instaurado dissídio coletivo de greve no TRT-1ª Região, sob o nº 0010201-14.2014.5.01.000. Imediatamente, em decisão liminar, a desembargadora Rosana Salim Villela Travesedo declarou a greve ilegal, determinou sua suspensão e multa diária de R\$ 25 mil reais ao sindicato.

Mesmo assim, a greve continuou e, na segunda-feira seguinte, 03/03, houve uma rodada de negociações na prefeitura da cidade, onde a empresa apresentou a proposta de reajuste salarial de 9%. Em consulta feita aos trabalhadores mobilizados em frente à prefeitura, a proposta foi rejeitada, mas a direção do sindicato aceitou o Acordo Coletivo firmado com a COMLURB e declarou o fim da greve, à revelia da categoria.

Mais uma vez, os trabalhadores continuaram com a greve apesar de a direção do sindicato e a Justiça do Trabalho determinarem o retorno ao trabalho. No dia seguinte, 04/03, o TRT-1ª Região aumentou a multa diária a ser paga pelo sindicato para R\$ 50 mil e afirmou a possibilidade de demissão por justa causa dos grevistas, determinando ainda a suspensão do pagamento de seus salários.

No dia 07/03, o TRT-1ª Região convocou mais uma reunião, apenas com o sindicato e a empresa, mas essa iniciativa foi infrutífera, como percebe Triani: “principalmente porque a essa altura o sindicato já não possuía qualquer liderança sobre o movimento paredista em

⁴²⁸ Cf. post: Quanto custa driblar uma greve? *Mídia Ninja*. Facebook, 6 março de 2014. Disponível em: <<https://www.facebook.com/midiaNINJA/photos/a.164308700393950.1073741828.16418824072662/284246081733544/>>. Acessado em 19/01/23.

curso”. (2018, p. 58). Apesar das ações do TRT-1ª Região, da COMLURB e da Prefeitura do Rio, a greve crescia, ganhava adesão e apoio, além das repercussões nacional e internacional negativas do lixo se acumulando pela cidade.

Por parte dos grevistas, houve a formação de uma Comissão de Negociação, eleita em assembleia e com mandatos revogáveis, ou seja, caso qualquer membro não atendesse à vontade da categoria, era destituído e outro seria eleito. Segundo Bruno, essa comissão teve cinco formações; já Célio recorda-se de três. Todas as mudanças se deram em decorrência de haver trabalhadores que “se vendiam” diante de promessas e benesses oferecidas pela companhia e pela Prefeitura. Bruno descreve esse processo da seguinte forma:

Inclusive, num sábado de carnaval⁴²⁹, uma parte da comissão chamou posições diferentes na reunião com a COMLURB, o Ministério Público, sobre a continuidade da greve. Eu lembro que o Professor defendeu que era importante parar, porque tinham 500 demissões, mil demissões e o Célio defendeu a continuidade da greve. E a categoria votou pela continuidade da greve, quando o Professor, Lola da Paz e mais um camarada foram para a TV dizer que a greve tinha acabado e a gente seguiu nos piquetes. No outro dia, a greve foi muito mais forte! (BRUNO, 2019).

Os trabalhadores entrevistados relatam que ainda existem aqueles que conquistaram cargos de confiança dentro da COMLURB – como encarregado, supervisor – a partir da adoção de determinadas posições dentro da Comissão de Negociação, o que não conseguimos comprovar.

No dia 7, à tarde, o MPT-1ª Região convocou uma reunião para demandar uma nova audiência extraordinária a se realizar no sábado, 08/03, com as presenças do secretário-chefe da Casa Civil do município do Rio de Janeiro, da Procuradoria do Ministério Público do Trabalho do Rio de Janeiro, do presidente e da vice-presidenta do Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro, do presidente da COMLURB e do sindicato. Contudo, mais uma vez, os trabalhadores não foram convocados. Bruno descreve como eles descobriram essa reunião:

Nós estávamos fazendo uma atividade na Central [do Brasil] era sábado depois do Carnaval, a gente queria ocupar o sambódromo – fudido, fudido e meio. Aí um repórter falou ‘Vocês não vão para reunião? O Tribunal está chamando uma reunião agora com vocês para tentar uma conciliação sobre a greve’. Por que tinha uma chuva forte no dia seguinte. Aí a gente marcha pro Tribunal e orienta todo mundo a ir para o Tribunal. E vamos marchando da Central ao Tribunal. Aí a gente chega a um denominador de salário, de *ticket*. (BRUNO, 2019).

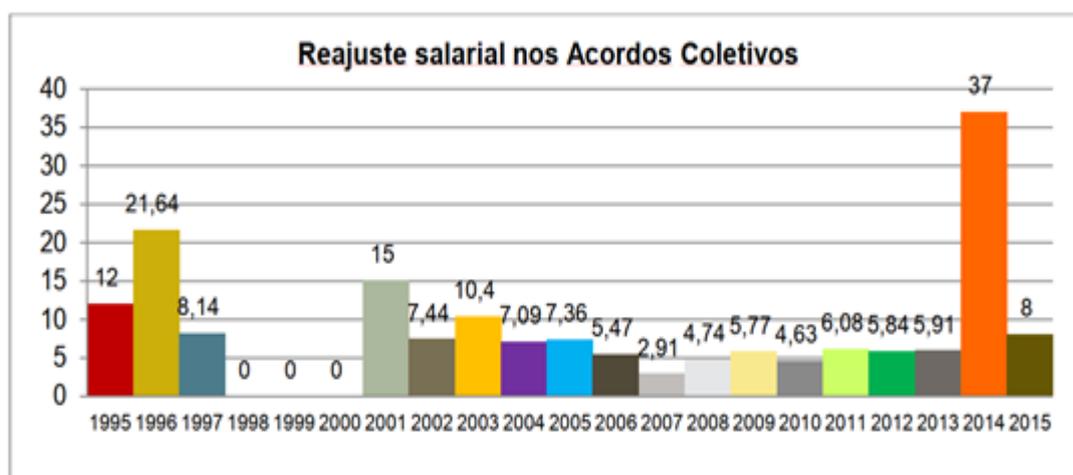
Nesse processo, os grevistas mobilizados instalaram uma assembleia permanente em frente à sede do TRT do Rio de Janeiro. Assim, os membros da Comissão de Negociação suábiam, ouviam as propostas e desciam para repassá-las ao conjunto de trabalhadores. Quando a assembleia decidia por recusar as propostas, aqueles membros da comissão favoráveis eram

⁴²⁹ Bruno deve ter se confundido quanto à data, afinal, sábado de Carnaval foi o primeiro dia de greve e não houve mesas de negociação.

destituídos e outros eram eleitos. Até que se chegou a uma proposta final de piso de R\$ 1.100 (reajuste de 37%), mais insalubridade de 40% – totalizando R\$ 1.540 – e aumento do vale-alimentação de R\$ 12 para R\$ 20, como reivindicado pela categoria, sendo que o piso defendido pelas lideranças era de R\$ 1.200.

Assim, sete dias depois de iniciada a maior greve da categoria no país, foi assinado o Termo Aditivo ao Acordo Coletivo de Trabalho – visto que o SIEMACO-RJ o havia firmado à revelia da categoria em greve – que põe fim à greve de 2014 dos garis do Rio de Janeiro, através de um acordo histórico, e com o maior índice de reajuste salarial conquistado pela categoria nos últimos vinte anos, como demonstra gráfico elaborado por Triani (2018, p. 61):

Gráfico 24 – Reajustes salariais entre COMLURB e SIEMACO-Rio - 1995 a 2015



Fonte: Triani (2018). Com base nos Acordos Coletivos de Trabalho.⁴³⁰

Em um primeiro momento, ainda durante a greve, a COMLURB demitiu 300 trabalhadores por não estarem presentes às 19h do dia 03 de março nas gerências⁴³¹. Se Paes dizia que eram apenas “300 baderneiros”, como era possível demitir esse mesmo tanto de garis? Contudo, ao final do ano, os ativistas contabilizavam mais de 800 demitidos⁴³², e são incontáveis as transferências compulsórias de garis para gerências distantes de suas residências, ainda maiores as mudanças de turno de trabalho e as perdas na escolha de tabelas das folgas dos trabalhadores.

Porém, a reversão das demissões manteve os garis em estado de alerta e organizados. Primeiramente, conformou-se um coletivo intitulado “Garis do Rio de Janeiro em Luta” que

⁴³⁰ Cf. dados acessíveis na página do sindicato. Disponível em: <<http://www.asseiomrj.com.br>>. Acessado em 12/11/2022/.

⁴³¹ Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/03/04/comlurb-anuncia-demissao-de-300-garis-que-mantiveram-greve-no-rio.htm>>. Acessado em 03/03/2023.

⁴³² Disponível em: <<https://www.brasildefatorj.com.br/2016/08/01/garis-demitidos-na-greve-lutam-para-conseguir-empregos-de-volta>>. Acessado em 03/03/2023.

possuía página no Facebook e distribuía panfletos defendendo a reintegração dos trabalhadores demitidos após as greves de 2014 e 2015 – como podemos ver nas páginas a seguir:

Essa situação de alerta e mobilização permanente resultou na criação de coletivos político-sindicais, como os “Garis de Combate” e o “Círculo Laranja”, de que trataremos a seguir. Boa parte das demissões foram revertidas e os trabalhadores voltaram ao trabalho, mesmo que em gerências originalmente diferentes das suas antes da greve. Bruno teve sua demissão revertida – ainda que já tenha sido demitido outras vezes posteriormente. Entretanto, Célio nunca teve sua demissão revertida.⁴³³

⁴³³ Não sabemos ao certo a razão disso. É possível que seja uma decisão da empresa, mas também podemos levantar a hipótese de que Célio tenha desistido de buscar a reversão para se manter como militante profissional do Círculo Laranja.

Imagem 12 – Exemplares de impressos mobilizam e denunciam na greve dos garis



Fonte: Triani (2018, p.180 -181).

2015

Bruno e Célio são os únicos trabalhadores alçados para a Comissão de Negociação constituída na greve de 2014 que chegaram ao final da negociação do dissídio de greve – os demais foram sucessivamente retirados por não cumprirem os desígnios da assembleia. Encerrada a greve, ambos conformam-se como as principais lideranças da oposição à diretoria oficial do sindicato, contudo, como já dissemos, há grandes diferenças ideológicas, políticas e mesmo pessoais entre os dois. Tanto é que tomaram caminhos organizacionais diferentes após a greve.

Bruno aproximou-se do PSOL, especificamente da corrente interna do partido – Corrente Socialista dos Trabalhadores (CST).⁴³⁴ No campo sindical, a CST impulsiona o agrupa-

⁴³⁴ A CST é uma corrente trotskista que reivindica o legado do dirigente argentino Nahuel Moreno, e internacionalmente é filiada à UIT-QI. No Brasil, ela foi fruto de uma ruptura, no início da década de 1990, com a Convergência Socialista, corrente que deu origem ao PSTU/LIT. Hoje em dia, a CST tem como uma das suas principais figuras públicas nacionais o ex-deputado federal eleito pelo Pará (1999-2006), Babá, expulso do PT em 2004 junto com os "radicais" e ex-vereador do Rio de Janeiro (2015-2016; 2018-2020).

mento Combate Sindical, o qual milita dentro da Central Sindical e Popular Conlutas e desenvolve trabalhos com minorias e oposições sindicais, principalmente, em São Paulo, Rio de Janeiro e Pará. Desde então, Bruno impulsiona o coletivo Garis de Combate que, segundo ele, conta com aproximadamente 50 membros e é dirigido – em suas palavras – por um “núcleo mais firme”, composto de aproximadamente dez pessoas.

Alguns meses depois de findada a greve dos garis do Rio, a cidade recebeu sete jogos da Copa de Mundo de Futebol da FIFA, com milhões de turistas, o que significou a intensificação do trabalho para os garis. Entretanto, os trabalhadores da COMLURB também passaram o ano de 2014 preocupados em reverter as demissões oriundas da greve de março daquele ano.

Com a virada do ano e aproximação da data-base da categoria, retomam-se as discussões de greve entre os garis. Contudo, parece que todos os atores aprenderam com as lições do movimento do ano anterior. Ainda que aqueles garis que se organizavam por fora do sindicato desejassem fazer greve novamente durante o Carnaval – que naquele ano seria entre 13 e 18 de fevereiro –, a direção do sindicato conseguiu postergar a sua deflagração. Assim, em 2015, a greve iniciou-se a partir de assembleia convocada pelo sindicato no dia 12/03, quando a categoria, em consonância com a diretoria do SIEMACO-RIO, recusou a proposta da Prefeitura de 3%, deflagrando greve a partir das 24h daquele dia. Os garis exigiam um aumento de 40% no salário e que o vale-refeição fosse de R\$ 27, novamente em consonância com a direção do sindicato. Porém, Antonio Carlos, vice-presidente à época e presidente até 2019, parece considerar a proposta descabida:

Em 2015, o pessoal na assembleia pediu 40% de aumento. Era uma coisa até estranha, ganhou 37% e agora quer 40% esse ano? Aí o prefeito mandou 3%, acredito que de sacanagem. ‘Querem 40%? Está legal, manda 3%. Se teve 37% ano passado dá 3% agora’. Isso foi sacanagem mesmo, não pode ter sido outra coisa. (ANTONIO CARLOS, 2017).

A grande polêmica dessa assembleia, sobre quando ocorreria a deflagração da greve, foi: a oposição defendia início imediato, enquanto a diretoria do sindicato defendia aguardar uma semana em “Estado de Greve” para permitir negociação e, caso essa proposta não atendesse a categoria, seria deflagrada a greve:

O estado de greve é para dar espaço de negociação. Eu saio hoje em estado de greve, marco uma semana, teria que marcar 72h, a gente marca 7 dias, já marca outra semana, a partir de meia-noite do dia tal estamos em greve, se a gente não chegar em uma proposta. Se chegar uma proposta que agrada a categoria, não tem greve. (ANTONIO CARLOS, 2017).

Assim, Antonio Carlos nos dá a entender que deflagrar a greve imediatamente foi uma derrota da direção do sindicato. Isso é corroborado por Bruno, que conclui que a direção do

SIEMACO-Rio “largou essa greve na nossa mão”, como algo proposital, para desgastar a oposição que concorreria à eleição sindical alguns meses depois.

Além disso, Bruno avalia que a tática da direção do SIEMACO-Rio alterou-se de 2014 para 2015 na relação com o movimento. No ano anterior, os diretores criticavam, xingavam, diziam que era um “bando de vagabundo”; já em 2015, segundo ele, o sindicato vai “para dentro do movimento e disputa por dentro do movimento” (BRUNO, 2019).

Afirmamos que todos os atores haviam aprendido com a greve do ano anterior, pois os trabalhadores repetiram performances como piquetes de convencimentos e manifestações que pareciam blocos de carnaval pelas ruas da cidade. Já o SIEMACO-RIO havia aprendido a encampar a luta, mesmo que com discordâncias quanto às reivindicações, e a evitar que a greve ocorresse durante o Carnaval. Além disso, a Prefeitura e a COMLURB estabeleceram um “plano de contingência” para manter a cidade limpa.

A COMLURB contratou empresas terceirizadas que deveriam fornecer todos os equipamentos, inclusive caminhões, para a realização da limpeza da cidade; e estas empresas por sua vez contrataram trabalhadores temporários diaristas.⁴³⁵ A Polícia Militar e a Guarda Municipal foram utilizadas para garantir a segurança das equipes terceirizadas de limpeza pelas ruas da cidade. Os trabalhadores grevistas entrevistados relatam que a COMLURB contratava substitutos “no laço”⁴³⁶ nas praças e ruas da cidade, sem qualquer treinamento ou especialização, por R\$ 100 ao dia, valor que chegava até R\$ 150 no período noturno.⁴³⁷ Bruno descreve uma cena de conflito com a GCM carioca:

A gente chegou a sair na porrada com a Guarda Municipal na [rua] República do Líbano, porque os caras queriam parar ônibus vindo com gente para trabalhar sem condição nenhuma. Eles se utilizam da pobreza para enfiar gente que nunca trabalhou com isso. Imagina, eles pagam uma diária de 80 reais. (BRUNO, 2019).

No dia 14/03, foi instaurado o Dissídio Coletivo de Greve nº 0010280-56.2015.5.01.0000, e a desembargadora Ana Maria Soares de Moraes considera a greve ilegal, impõe multa de R\$ 100 mil reais ao sindicato por dia e requisita força policial para garantir a retomada dos trabalhos.

⁴³⁵ Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/03/trabalhadores-fazem-fila-para-vagas-como-gari-temporario-no-rio.html>>. Acessado em 04/03/2023.

⁴³⁶ Não utilizamos o termo “no laço” desavisadamente. Este é um termo que deriva do período escravocrata do Brasil, quando bandeirantes e capitães do mato caçavam negros e indígenas e os arrastavam “no laço” para as cidades e fazendas para o trabalho escravo. Como já dissemos, a origem da profissão de gari é completamente conectada às populações negras recém-libertas da escravidão no Rio de Janeiro. Além disso, antes do estabelecimento de concursos públicos para a COMLURB, o método de contratação da companhia era o mesmo que o praticado durante essa greve: carros de som em locais públicos “laçando” pessoas para o trabalho de limpeza urbana.

⁴³⁷ Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/comlurb-contrata-diaristas-para-limpar-as-ruas-do-rio-15614895.html>>. Acessado em 04/03/2023.

Mais uma vez, o prefeito Eduardo Paes demonstrou seu desprezo pela categoria e escárnio com a situação da classe trabalhadora, ao afirmar: “Se eu chegar lá no COMPERJ, montar uma barraquinha e disser: ‘Preciso de garis emergenciais no Rio’. Vou trazer 18 mil garis para cá para ajudar”.⁴³⁸ Lembrando que nesse mesmo período, como tratamos no capítulo anterior, os trabalhadores da Alusa/Alumini do COMPERJ lutavam para receber os salários, e o complexo entrava em decadência, acabando com a oferta de empregos.

Após uma semana de tentativas de negociação, no dia 20/03, em reunião de conciliação das partes com o TRT, chegou-se a um acordo: reajuste de 8% e manutenção do valor do vale-alimentação, além de um auxílio funeral de R\$ 800. Era um acordo bem abaixo do conquistado no ano anterior, mas em dois anos a categoria teve um aumento de 40% em seu salário, acima de qualquer outra categoria do país. Os garis voltaram ao trabalho às 0h01min do sábado, 21/03, e entraram com uma petição no TRT-1ª Região aceitando os termos do acordo proposto pela Prefeitura e solicitando a retirada de pauta do processo que julgaria a legitimidade da greve.

Por considerar a greve ilegal, a Justiça não concedeu o abono das faltas do período de greve. Nas semanas seguintes, os grevistas concentraram-se nessa disputa, realizando atos de rua, inclusive em frente ao Copacabana Palace, famoso hotel em praia homônima e grande ponto turístico da cidade, num domingo, 29/03, de sol.⁴³⁹ Além do desconto das faltas, os garis grevistas sofreram com transferências de gerências, turnos indesejados, perseguições, avaliações negativas nas ADIs e demissões.⁴⁴⁰ Triani descreve a luta institucional para readmissão dos grevistas demitidos:

Os trabalhadores demitidos se organizaram, buscando inclusive apoio institucional para reversão do ato demissional e para propagação das denúncias de descumprimento do ACT 2014. Foram distribuídos ofícios endereçados aos movimentos, sindicatos e parlamentares solicitando apoio, distribuídos jornais e panfletos e foi apresentada perante o Ministério Público do Trabalho a Notícia de Fato nº 2447.2015.01.000/1 que foi apensada ao procedimento nº 001022.2015.01.000/4 instaurado anteriormente. (TRIANI, 2018, p. 67 e 68).

Célio e Bruno são as duas principais lideranças surgidas do movimento grevista de 2014 e se mantiveram em 2015. Além deles, são também importantes Guilherme “do Boné” e “Mes-

⁴³⁸ Ítalo Nogueira. Se montar uma barraquinha da COMPERJ consigo 18 mil garis, diz Paes. *Folha de São Paulo*. Cotidiano. Uol. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/03/1602389-se-montar-uma-barraquinha-no-comperj-consigo-18-mil-garis-diz-paes.shtml?mobile>>. Acessado em 04/03/2023.

⁴³⁹ Garis fazem manifestação em Copacabana, no Rio. Categoria reivindica abono de faltas após greve que durou 7 dias. *R7*. 2015. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/garis-fazem-manifestacao-em-copacabana-no-rio-29032015>>. Acessado em 04/03/2023.

⁴⁴⁰ Gustavo Maia. Garis que fizeram greve no Rio são demitidos por "justa causa". *Uol. Cotidiano*. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/04/29/garis-que-fizeram-greve-no-rio-sao-demitidos-por-justa-causa.htm>>. Acessado em 04/03/2023.

tre”, com quem não conseguimos contato. Tanto Célio quanto Bruno relatam perceber as primeiras divergências entre eles mesmos, que atuaram juntos em 2014, desde o início do movimento grevista, sobre quando deflagrar a greve, e outras diferenças no campo das performances. Ambos atribuem essas divergências às disputas políticas oriundas da eleição sindical que viria em seguida. Após as eleições, a relação entre os dois desfez-se completamente.

5.4 A eleição do SIEMACO-Rio de 2015

O ano de 2015 começou agitado no SIEMACO-Rio, pois, no dia 16/01, foi instaurada a Comissão Eleitoral do pleito daquele no sindicato e, dois dias depois, 18/01, publicado o Edital de Convocação das Eleições, marcando as eleições para os dias 25 e 26 de fevereiro de 2015. Já a inscrição das chapas aconteceria até 02/02, sendo que o carnaval daquele ano aconteceu entre 13 e 18 de fevereiro – ou seja, a eleição seria uma semana após o carnaval e menos de um mês após a inscrição das chapas.

Concomitantemente acontecia a campanha salarial daquele ano, visto que a data-base da categoria é marcado para 1º de março de cada ano. Ou seja, confundia-se o processo eleitoral com a campanha salarial, o que nos leva a levantar duas hipóteses: a) o adiamento de dar início à greve para depois do carnaval pode ter sido fruto da preocupação com os prazos e exigências do processo eleitoral, tanto por parte da situação, quanto da oposição; b) a diretoria do sindicato teria deflagrado a greve exatamente para evitar denúncias da oposição de serem “pelegos” durante o pleito eleitoral que seria em fevereiro, mas foi adiada, como trataremos a seguir. Um fato que corrobora essa hipótese foi que, em 2019, houve nova eleição e novamente a diretoria do sindicato deflagrou a greve.

A partir da greve de 2014, Bruno aproximou-se da corrente interna ao PSOL Corrente Socialista dos Trabalhadores (CST), no campo sindical, ele aderiu ao Combate Sindical; já Célio conformou o Círculo Laranja. Como já adiantamos, Bruno e Célio já apresentavam divergências políticas sobre como atuar no sindicato e desenvolver a oposição, mas conseguiram chegar em unidade ao menos até o processo eleitoral de 2015 e inscreveram a chapa 2, com Célio candidato à presidência. Bruno não estava na chapa, pois tinha menos tempo de filiado do que o prevê o Estatuto do sindicato. Apesar disso, a CST e Bruno apoiam e são uma força expressiva dentro da chapa, com metade dos membros.

Bruno relata-nos que houve uma espécie de prévia entre as forças que compunham a chapa para escolher os 18 trabalhadores que apresentariam os nomes como representantes oficiais da chapa e eventual diretoria.

Segundo Triani (2018, p. 72), existia um conflito desde a definição do nome: os ativistas ligados ao Círculo Laranja defendiam o nome “Podemos”, em referência à greve vitoriosa do ano anterior, mas aqueles ligados aos Garis de Combate criticavam o nome pela referência ao partido espanhol *Podemos*. Assim, decide-se pelo nome “Unidos Podemos Mais”.

Bruno apresenta uma divergência de análise importante entre eles, representando os Garis de Combate, e Célio, representando o Círculo Laranja. Para Bruno, era impossível vencer a eleição sindical, mesmo que ganhasse nas urnas, acreditando que a situação poderia promover alguma fraude para permanecer na direção do sindicato; para Célio seria possível vencer nos votos e “levar” o sindicato. Essa divergência explica as consequências finais e o balanço do processo eleitoral, o que passamos a abordar a seguir.

Até uma semana antes do pleito, a Comissão Eleitoral não havia divulgado para a Chapa 2 as listas de trabalhadores aptos a votar. Assim, no dia 20/02/15, Célio representando a chapa, entrou com a ação judicial nº0010210-30.2015.5.01.0003 solicitando o acesso às listagens e, caso isso não acontecesse, o adiamento da votação. A eleição acontece nos dias programados, 25 e 26 de fevereiro, mas somente no dia 17 de março – no meio da greve da categoria – a Justiça deferiu a liminar anulando o pleito de fevereiro e adiando a eleição em um mês, com multa de R\$ 5 mil em caso de descumprimento.⁴⁴¹ Assim, a Comissão Eleitoral convocou novas eleições para os dias 20 e 22 de abril de 2015, vale frisar que foi uma data entre dois feriados: Dia de Tiradentes (21) e Dia de São Jorge (23, feriado estadual).

Entretanto, em fevereiro, a primeira eleição aconteceu e, segundo Bruno, mesmo com todas as fraudes e ausência da lista de votantes, a chapa da situação ganhou, por 76 votos apenas. A oposição teria ganhado todas as gerências da COMLURB, menos a de Campo Grande.⁴⁴²

Já na segunda eleição, as urnas deveriam sair da sede do sindicato para os locais de votação ou para os trajetos (urnas itinerantes) às 9h do dia 20. Segundo Bruno, ao chegarem lá, as urnas já haviam saído sem acompanhamento da oposição; a partir disso, discutiram e decidiram que não havia condições de participar da eleição e, portanto, suspenderam sua participação, anunciando a retirada e deixando de acompanhar a votação e apuração. Isso fez com que Célio e o Círculo Laranja avaliassem que o grupo de Bruno, Garis de Combate, teria abando-

⁴⁴¹ Chama atenção o valor muito inferior das multas pelas greves consideradas ilegais.

⁴⁴² Não conseguimos encontrar o resultado da eleição de 2015 no site do SIEMACO-RJ, contudo, encontramos o resultado da eleição de 2019. Disponível em: <<https://asseiomrj.com.br/not-cat/outras-noticias/item/880-chapa-1-vence-as-eleicoes-no-sindicato.html>>. É a mesma situação descrita por Bruno, portanto, acreditamos que ele pode ter se confundido com os números.

nado a disputa. Entretanto Bruno reafirmou para nós que na avaliação deles não havia possibilidade concreta de vitória da oposição e que a chapa deveria funcionar para aglutinar força da oposição no sindicato.

Célio faz diversas denúncias: relata a presença de 300 seguranças vindos do SIAMACO-SP em ônibus fretados pela UGT; afirma que a COMLURB não teria permitido à Chapa 2 passar nas gerências fazendo campanha; que havia casos de compra de votos, etc. Mesmo assim, em sua avaliação, a oposição ganhou a eleição, mas não “levou”.

Sindicato mobilizou 300 seguranças de São Paulo, em uma eleição o cara colocar 300 seguranças? E pagando com o dinheiro do trabalhador, carros à disposição. Fomos enfrentar esse novo desafio, também injusto. Porque nenhum que fazia parte, nenhum trabalhador fazia parte da nossa chapa não poderia fazer campanha, só o sindicato podia fazer campanha. A COMLURB não liberava, então o sindicato liberava os trabalhadores em campanha, alguém tinha que cortar na carne e eu cortei na carne, faltei para fazer a campanha, redes sociais, gerência e era uma onda laranja de desejo e de mudar o sindicato. Denunciamos várias fraudes, ganhamos as eleições, mas não levamos. Novamente depois damos uma certa confiança em pessoas de partido político, e tivemos uma decepção. Mas posso garantir para você que ganhamos as eleições, mas não levamos. (CÉLIO, 2017).

A decepção de Célio com “pessoas de partido político” diz respeito a Bruno e sua militância no PSOL, e está expressando um afastamento político-ideológico da intervenção em espaços institucionais. Abordamos esse aspecto mais detalhadamente a seguir, mas é possível perceber em Célio um comportamento pendular com as instituições (seja sindicato, partidos políticos, órgãos estatais, OIT, etc.), aproximando e afastando simultaneamente. Assim, a partir da eleição do SIEMACO-RJ de 2015, Célio e o Círculo Laranja afastam-se dessa militância no sindicato e nos partidos; contudo, em 2016, ele filiou-se à Rede e saiu candidato a vereador pelo partido na cidade do Rio de Janeiro.

5.5 Alternativas organizativas

Como dissemos anteriormente, Célio e Bruno conformam-se como as duas principais lideranças da oposição à diretoria do sindicato entre os garis da COMLURB. Cada um deles impulsionou coletivos de trabalhadores distintos. Célio impulsionou o “Círculo Laranja” e Bruno os “Garis de Combate”. Esse último coloca-se como a oposição sindical mais “tradicional”, ou seja, pauta-se por questões econômicas da categoria e faz oposição ferrenha à direção sindical oficial.

Além de apoiar a Chapa 2 “Unidos Podemos Vencer”, de 2015, os Garis de Combate disputaram as eleições de 2019 e 2023⁴⁴³, tendo Bruno como candidato à presidência. Em 2019,

⁴⁴³ Não conseguimos encontrar o resultado das eleições no *site* oficial do sindicato, tampouco na página de Facebook de Bruno.

a Chapa 1 (situação) teve 383 votos (55,59%) e a Chapa 2 (oposição) teve 306 votos (44,41%).⁴⁴⁴ O baixo comparecimento eleitoral impressiona: apenas 3,44% da categoria naquele ano. Membros da Garis de Combate acusaram integrantes do Círculo Laranja de participarem da Chapa 1 nessa eleição.

Não abordaremos tão detalhadamente os Garis de Combate por ter um repertório mais próximo com as demais oposições sindicais já estudadas. Já o Círculo Laranja se propõe a uma atuação bem diferente das comumente promovidas pelos agrupamentos de trabalhadores. Para análise do Círculo, nos baseamos, principalmente, na dissertação de mestrado em Sociologia e Direito, de Veronica Triani, que realizou verificação empírica através de observação direta de reuniões e atividades do grupo, objetivando entender o surgimento do movimento e sua relação com a greve de 2014, “com o intuito de refletir em que medida os constrangimentos jurídicos à liberdade de organização sindical podem ser superados a partir da repercussão social do repertório de ações coletivas utilizadas pelos movimentos que desejam se afirmar”. (TRIANI, 2019, p. 19 e 20).

A partir da aglutinação de trabalhadores ativistas promovida pela greve de 2014, no dia 28 de março de 2015, foi fundado o Círculo Laranja. Entre suas principais lideranças estão Célio Viana e sua companheira – que não é gari – Lulette Ornellas. Segundo Célio, em julho de 2017, o Círculo contava com 200 trabalhadores filiados, que pagavam uma taxa de associação de 10 reais, se pago diretamente na sede do movimento, ou 15 reais, se pago por boleto bancário.⁴⁴⁵ Esse número de filiados é corroborado por Triani (2018, p. 80) que ainda afirma que, segundo os membros presentes em reuniões, o Círculo possui outros mil integrantes não filiados – segundo Célio, em entrevista para nós: “tem muito trabalhador que tem dificuldade de mexer com esse negócio bancário e acaba não pagando”.

Célio, apesar de constar como presidente no Estatuto da Associação do Círculo, considera-se um “porta voz” do movimento e dos trabalhadores, e assim descreve as principais características e princípios do Círculo:

O Círculo Laranja nasce em 2015 como um movimento que a gente preza a horizontalidade, a transparência, e a honestidade acima de tudo, e que o protagonista é sempre o trabalhador, mas que a sociedade ela pode atravessar o Círculo Laranja, a gente entende que a participação de vários outros setores é importante estar junto e debatendo o que queremos, que a COMLURB do nosso ponto de vista é um patrimônio da cidade, lixo é uma questão que deve ser debatida por todos. Enfim, é um movimento que a gente pensa que o trabalhador não deve só discutir política na época do dissídio

⁴⁴⁴ Cf. SIEMACO-Rio. Chapa 1 Vence as Eleições no Sindicato. 2019. Disponível em: <<https://asseiomrj.com.br/not-cat/outras-noticias/item/880-chapa-1-vence-as-eleicoes-no-sindicato.html>>. Acessado em 09/03/2023.

⁴⁴⁵ Hoje em dia, é possível ver no *site* do Círculo Laranja outros planos de mensalidades, que dão acesso a serviços diferentes ofertados pelo Círculo. Disponível em: <<https://circulolaranja.org.br/associe-circulo/>>. Acessado em 10/02/2023.

coletivo e nas eleições, mas que ele deva discutir política todos os dias. (CÉLIO, 2017).

Já para Triani, Célio complementa dizendo: “Temos que discutir política todos os dias. É um movimento novo, não é partido, mas atravessa a institucionalidade. Tem parceria com PSOL. Não são sindicato, nem ligados às centrais. Tem integrantes da REDE e dialogam com todos”. (TRIANI, 2018, p. 63).

Assim, sinteticamente, podemos perceber o Círculo Laranja como um movimento que se pretende classista, horizontalista, apartidário – ainda que não apolítico – e que tem como foco a transformação da COMLURB em uma companhia mais humanitária, preocupada com os direitos dos trabalhadores, com a saúde da população e a preservação do meio ambiente.

Essas características fazem-nos entender o Círculo como uma organização “autonomista”.⁴⁴⁶ Em entrevista a Triani, Célio definirá o Círculo como “um movimento autônomo, sem partido, nem de direita e nem de esquerda [...] O Círculo nasceu para romper com a política de esquerda, quer construir o comum, unir as diferenças. Pessoas são diferentes e nessa multiplicidade que se quer construir” (TRIANI, 2018, p. 74). Como já mencionamos, a recorrência de termos como “autonomia”, “comum”, “multiplicidade” remete às elaborações de Antonio Negri, e podemos supor que isso advenha da proximidade com a Uninômade. A Universidade Nômade é uma rede de militância com influência nas elaborações de Antonio Negri, principalmente através dos conceitos de multidão e comum – o que nos parece ter influenciado sobremaneira a concepção do Círculo e a militância de Célio a partir de 2014:

A UniNômade é também um estilo de militância, baseado nos conceitos de multidão, enxame, êxodo e produção do comum, que se organiza e nomadiza de um modo autônomo, independentemente de um centro orgânico, uma ‘sede’ ou qualquer tipo de organização rígida de princípios, membros ou diretivas. (UNINOMADE, 2021)⁴⁴⁷

A esse respeito, Bárbara Szaniecki e Talita Tibola publicam um artigo sobre a greve dos garis cariocas, na Revista Lugar Comum, ligada à Uninômade, e classificam a greve de 2014 dos garis como uma “greve metropolitana”, assim classificada por Negri por tomar toda a cidade, parando e constringendo a circulação de capital⁴⁴⁸ e de gente.

Segundo Lulette Ornellas, os militantes da Uninômade foram os primeiros a acreditar e a dar apoio ao Círculo Laranja fundado por ela e Célio. Inicialmente, a ideia era se conformar como “Círculo de Cidadania”, que teria uma abrangência maior do que os garis da COMLURB.

⁴⁴⁶ Essa corrente política surgiu no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, principalmente na Europa, e tem suas raízes no movimento operário e estudantil da época. Alguns dos principais representantes do marxismo autonomista incluem Antonio Negri, Mario Tronti, Sergio Bologna, Silvia Federici e John Holloway. Baseiam-se na auto-organização e autogestão das comunidades e trabalhadores locais. Eles defendem a descentralização do poder econômico e político, a democratização radical e a participação direta das pessoas nas decisões que afetam suas vidas.

⁴⁴⁷ Rede Universidade Nômade. Disponível em: <<https://uninomade.net/sobre/>>. Acessado em 18/04/2021.

⁴⁴⁸ As autoras não usam esse termo, mas consideramos uma boa forma de sintetizar a atuação.

Não conseguimos encontrar exatamente o motivo, mas o nome foi alterado para *Círculo Laranja*, com enfoque central na organização dos garis do Rio.

Esse entendimento político e intelectual traz uma contradição que perpassa transversalmente a atuação do *Círculo Laranja*: as relações com as instituições. O movimento surge como algo paralelo às instituições de Estado, partidos e sindicatos; não necessariamente combatendo-os, mas de certa forma negando-os, como se não fossem espaços de atuação profícua para os trabalhadores. Contudo, ao mesmo tempo, atua com certa frequência nessas instituições, e podemos citar cinco exemplos: a) realiza denúncias ao MPT, OIT e à Justiça do Trabalho; b) participa da disputa eleitoral do sindicato, em 2015; c) solicita à COMLURB o desconto de mensalidade (R\$10) dos trabalhadores associados ao *Círculo*, após a regularização deste enquanto associação; d) Célio se filia a partidos políticos – como REDE, PSOL e PT – e concorre às eleições parlamentares em 2016, 2018 e 2022⁴⁴⁹; e) elabora um conjunto de ações legislativas chamado “A COMLURB que queremos”, o qual foi apresentado pelo então vereador David Miranda, à época no PSOL, em 2017.⁴⁵⁰

Gostaríamos de jogar luz para a disputa eleitoral do sindicato. Quando entrevistamos Célio em 2017, perguntamos sobre a possibilidade de lançar uma chapa para concorrer à eleição sindical de 2019, ele nos respondeu que não era o objetivo naquele momento: “Por enquanto não, quem sabe no futuro, isso depende do trabalhador, se ele achar necessário isso podemos tentar, quem decide é ele, se ele falar que não, é não. Decidimos tudo coletivamente” (CÉLIO, 2017).

Segundo uma informante⁴⁵¹ com quem conversamos em agosto de 2021, após o insucesso da eleição sindical de 2015, o *Círculo* fez um balanço interno e não público de que não compensaria a disputa sindical e desde então afastou-se das ações institucionais. Contudo, a partir da Reforma Trabalhista de 2017, seus militantes percebem que a estrutura sindical estava sendo atacada pelo outro lado, reconsiderando então que precisavam ocupá-la também para tentar defender os sindicatos.

⁴⁴⁹ Em 2016, Célio saiu candidato a vereador pela REDE, na cidade do Rio de Janeiro, obtendo 4190 votos. Em 2018, candidatou-se a deputado estadual pelo PSOL/RJ – a razão para essa transferência de partido ainda carece de investigação – e obteve 4438 votos. Em 2020, ele não se candidata, mas apoia o vereador Leonel Brizola Neto, à época no PSOL. Já em 2022, Célio migrou com Brizola para o PT e candidatou-se novamente para deputado estadual, obtendo 5468 votos.

⁴⁵⁰ São essas ações: Indicação nº 2793/2017 de requalificação do cargo de gari para “Agente de Saúde Ambiental”; Indicação nº2812/2017 de regulamentação do processo administrativo para demissão dos funcionários da COMLURB; Indicação nº2813/2017 para transformação da COMLURB em entidade autárquica, qualificando os trabalhadores em funcionários públicos com regime estatutário; Indicação 2814/2017 para requalificação das agentes de preparo de alimentos (APAs, comumente chamados de merendeiras) como cozinheiras; Projeto de Lei nº464/2017 instituindo o pagamento de meia-entrada para os funcionários da COMLURB em espaços e apresentações culturais, esportivos e de turismo.

⁴⁵¹ A informante prefere não se identificar de nenhuma forma pois seria facilmente reconhecida.

Nesse sentido, segundo Triani (2018, p. 88), a partir da Campanha Salarial de 2018, o Círculo decidiu se apresentar como oposição sindical e disputar a eleição com apoio da CTB. A autora mostra uma fala de Luiette Ornellas, em março de 2018, em abertura de reunião do Círculo:

Sempre nos apresentamos à categoria por fora do sindicato e agora vamos passar a nos apresentar como oposição ao sindicato. Para isso, construímos um jornal, em conjunto com a CTB. O jornal é objetivo de corpo a corpo, com material, serve ao processo de negociação e também é entrada para disputar as eleições. Já vimos que a UGT foi canalha. A parceria com a CTB gerou o jornal, que custou mais de sete mil reais. Nossa ideia é fazer grande ato show no Parque de Madureira, em maio, para informar o lançamento da chapa e convocar filiação da categoria em massa. Para as eleições, vamos trabalhar de forma profissional. Já temos os filiados para montar a chapa. A chapa está formada e com gente de todas as regiões da cidade e com todos os cargos da categoria. (TRIANI, 2018, p. 88).

Já em uma entrevista direta, Triani pergunta a Ornellas o motivo desse “giro” tão radical da forma de atuação e a entrevistada profere uma frase impactante: “Autonomia é muito bonito, mas é uma luta muito sofrida por falta de estrutura. Porque às vezes não tem dinheiro para o *miojo*, para um cigarro” (TRIANI, 2018, p. 88). Apesar disso, o Círculo não encampou nenhuma chapa para as eleições de 2019, tampouco em 2023, e não conseguimos averiguar quais seriam os motivos. Já quando entrevistamos Milena e Tamires, em 2022, ambas afirmaram que tinham se aproximado do Círculo e queriam disputar a eleição do SIEMACO-Rio no ano seguinte. Tamires afirmou para nós: “Estamos lutando pra isso [disputar a eleição sindical], pra tirar esse sindicato, pra ter uma chapa de trabalhadores!”.

Parece-nos que o Círculo Laranja executava um movimento pendular com relação às instituições, principalmente da estrutura sindical: ora aproxima-se, ora refuta e afasta-se. Contudo, a aproximação da via parlamentar parece-nos constante, visto que não só Célio participa das eleições, como também muda constantemente de partidos em busca de um lugar mais confortável para levar adiante seu projeto.

Por exemplo, segundo conseguimos apurar, ao se filiar à Rede⁴⁵² em 2016, Célio e o Círculo Laranja filiaram consigo 80 pessoas ao partido. Quando ocorreu o congresso da Rede, pediram isenção das taxas de inscrição, e apesar de certas dificuldades alcançaram esse intento junto à direção nacional. Assim, o Círculo conseguiu ir ao congresso com uma grande delegação, obteve maioria na etapa estadual do congresso, e Lu Ornellas tornou-se a dirigente estadual

⁴⁵² Vale frisar que boa parte daqueles que se referenciavam nas ideias de Negri no Brasil filiaram-se à Rede.

da Rede-RJ. Porém, passaram a sofrer boicote da direção nacional, desde o repasse de informações até de recursos financeiros, e se isolaram internamente ao partido. Por isso, Célio e os demais desfilaram-se e aproximaram-se do PSOL para participar da eleição de 2018.⁴⁵³

Além do entendimento do Círculo Laranja como um movimento autonomista com influências de seguidores de Antonio Negri, também podemos defini-lo como “sindicalismo de movimentos sociais”, como faz Triani (2018). A autora assim o faz devido a imbricamento de pautas diversas – como o combate ao racismo e ao machismo, e a defesa do meio ambiente – com as questões salariais e de condições de trabalho, como o sindicalismo mais “tradicional”.

De acordo com Galvão (2014, p. 7), o sindicalismo de movimentos sociais busca “organizar os desorganizados”, ou seja, foca naqueles trabalhadores tradicionalmente alijados da organização sindical, como mulheres, imigrantes, e minorias étnicas e raciais, ou seja, os trabalhadores mais precarizados, informais, com contratos de trabalho de má qualidade, baixos salários e péssimas condições de trabalho. Assim, segundo Galvão:

Esse sindicalismo amplia as reivindicações para além de salário e benefícios sociais, incorporando reivindicações políticas e sociais abrangentes; articula o local de trabalho com espaços externos a ele; e estabelece alianças com outros movimentos sociais, como o movimento de direitos humanos, ecologista, negro, feminista, estudantil etc. (GALVÃO, 2014, p. 7).

Essa definição parece ser adequada para a compreensão do Círculo Laranja, já que este, como esperamos ter abordado, traz pautas correlatas à ação sindical, como a questão ambiental, racial e o feminismo. No entanto, também nos chama a atenção as diversas formas de organização promovidas pelo Círculo, desde as reuniões ordinárias, até cursos diversos, como de línguas estrangeiras, pré-vestibulares, aulas de dança, música e práticas esportivas. Com frequência, o Círculo promove rodas de conversas e debates sobre temas variados, envolvendo o direito à cidade, meio ambiente, combate as opressões, etc.

Por outro lado, algumas iniciativas do Círculo Laranja assemelham-se ao sindicalismo tradicional ou mesmo a ONGs assistencialistas, já que presta determinados serviços à população e aos trabalhadores mais precarizados, em forma de apoio jurídico, oferta de planos de saúde e odontológicos. Durante o auge da pandemia da Covid-19, o Círculo Laranja doou alimentos e produtos de higiene pessoal para população de rua e população carente no entorno da sede do movimento, no Méier.

⁴⁵³ Conversamos com Célio informalmente durante uma manifestação em janeiro de 2022, sobre sua saída do PSOL e filiação ao PT. Ele revelou que esse sempre foi seu objetivo, e que não tinha espaço no partido antes, mas queria se juntar ao projeto de eleição de Lula, o maior líder popular desde Brizola, em suas palavras.

Assim, o comportamento pendular do Círculo faz com que ele se distancie das ações mais conflitivas, como as que promovia no começo do movimento, e passe a assumir uma postura mais assistencialista, desenvolvendo inclusive convênios com empresas privadas para prestação de serviços na sede da entidade e dar descontos em serviços oferecidos por empresas. Triani conclui que:

O Círculo vai articulando, assim, papel de sujeito político horizontal e organizado pela base, com um repertório de ações coletivas que combina ações institucionais com ações diretas e de confronto, variando conforme as avaliações de conjuntura política, econômica e de potencial de mobilização da categoria profissional. (TRIANI, 2018, p. 90).

Contudo, para nós, ainda que exista esse pêndulo entre uma prática mais pela base e conflitiva, e uma postura mais assistencialista e institucionalizada, e com o passar dos anos, é possível perceber uma tendência de fortalecimento do polo assistencialista e de ação institucional, em detrimento da ação conflitiva. Podemos perceber isso, sinteticamente, através da cobrança de mensalidades para associação, dos convênios firmados com empresas prestadoras de serviços e ofertas de serviços e cursos aos trabalhadores/associados. Ao passo que, simultaneamente, perde a capacidade de organizar os garis enquanto classe para si⁴⁵⁴: não disputa o sindicato oficial, deixa de mobilizar a categoria por melhores condições de salários e trabalho, e até mesmo perde o poder de organização da categoria para além das pautas econômicas, como no combate ao racismo e nas pautas ambientalistas.

5.6 Considerações parciais

O contexto que precede a eclosão da greve de 2014 dos garis do Rio de Janeiro é formado por quatro elementos centrais: a) o elevado sofrimento psíquico imposto aos trabalhadores que têm contato com o lixo; b) a intensificação e deterioração do trabalho na COMLURB nos anos imediatamente anteriores; c) a “administração por estresse” implementada pela COMLURB; e, por fim, d) as “Jornadas de Junho”, que inspiraram os garis a se manifestarem.

A greve é uma tentativa de colocar fim a uma situação de hiperexploração, desvalorização e assédio vivida pelos garis, e assim, ela chama atenção para a importância do trabalho da limpeza urbana e recupera a moral desses trabalhadores, que se sentem valorizados pela sociedade – ainda que não pela companhia.

⁴⁵⁴ Segundo Marx, quando os trabalhadores têm consciência de “classe para si” os membros dessa classe reconhecem seus interesses comuns e estão conscientes da exploração a que são submetidos pelo sistema capitalista. Eles percebem a necessidade de se organizar e lutar coletivamente para alcançar a emancipação. Já a “classe em si” representa um grupo de pessoas que compartilham características econômicas e ocupacionais sem necessariamente terem consciência de sua posição na estrutura social ou estarem organizadas em torno de seus interesses de classe.

Ao longo desta tese, buscamos demonstrar que as chamadas “greves selvagens” não se caracterizam por sua pretensa espontaneidade, como se acontecessem “do nada”. Como discutimos no primeiro capítulo dessa tese – Instrumental Teórico –, as ações espontâneas da classe trabalhadora, embora não tenham lideranças com experiências anteriores em movimentos sociais, contam com o aparecimento de líderes forjados no calor do momento paredista. Assim sendo, estas greves não configuram sublevações de hordas irracionais com traço de manadas.

Parece-nos que na greve dos garis de 2014 conseguimos encontrar os exemplos mais claros para esse argumento: há uma preparação e ideação anteriores (exemplificado pela performance carnavalesca da greve, que aproveita-se da visibilidade nacional e internacional do evento), através de líderes que emergem no seio da categoria (como Bruno e Célio), que se forjam como as principais lideranças em oposição à direção do sindicato oficial. Portanto, essa greve constitui um exemplo de ação espontânea por acontecer de forma “imponderável”, sem que sejam planejadas em reuniões de direções partidárias e sindicais. Apesar disso, é possível perceber certa organização anterior à deflagração da greve.

Após uma posição vacilante da direção do sindicato, que ora declarava greve ora recuava, os garis mobilizados conseguiram deflagrar a greve “na marra”, à revelia da diretoria sindical. Era fundamental para aqueles trabalhadores que a greve acontecesse durante o Carnaval, quando os olhos do mundo se voltam para o Rio de Janeiro – e isto confirmou-se pelo aumento do poder de barganha dos garis, pressionando a Prefeitura e a COMLURB a negociar.

A coincidência da greve com esse período não foi, portanto, casuística. O fato de acontecer durante o Carnaval foi estruturante, pois, como já dissemos, aumentou o poder de barganha dos trabalhadores e a capacidade mobilizadora, tanto pela adesão de novos garis à greve quanto pelo apoio de munícipes e turistas. As manifestações percorriam ruas do centro e Zona Sul do Rio (áreas mais turísticas) com alegorias de blocos carnavalescos, tocando instrumentos de baterias, cantando marchinhas e valendo-se de toda uma estética relacionada à essa festa.

Os garis cariocas são majoritariamente negros, e ao longo da história brasileira e carioca, a profissão, desde o surgimento, sempre esteve associada a ex-escravizados e à população negra em geral, e as comparações com o período escravagista sendo *frame* recorrente para mobilização da categoria em greve, remetendo as gerências às senzalas e a profissão a uma forma “escravidão moderna”. Portanto, o recorte racial é transversal à mobilização dos garis, que vivenciam o racismo e demais preconceitos raciais, sendo também um galvanizador da mobilização.

A violência também foi um repertório recorrente durante essa greve: de um lado, a mídia e a Prefeitura acusavam os grevistas de estarem empregando ações violentas contra os fura-

greves; de outro, os garis também utilizavam a ameaça da violência contra eles (sem que haja registros de fato dessa ameaça) como desculpa para paralisação e para uma greve “branca”, sem sair das gerências.

Além dos fura-greves “tradicionais”, a COMLURB contratou pessoas por diária, com preços bem acima daqueles pagos aos garis concursados, para substituir os grevistas. Ainda, contratou empresas de segurança para proteger os fura-greves, fossem trabalhadores da própria companhia ou diaristas substitutos.

Outro elemento central dessa greve é a Comissão de Negociação com mandatos revogáveis, isto é, quando um membro da comissão aceitava a proposta que contrariasse a categoria, ou ela o considerava um “traidor” ou “vendido”, este podia ser deposto e substituído por outro trabalhador. Esse caráter revogável foi fundamental para continuidade da negociação, manifestando a vontade da categoria que se encontrava em assembleia do lado de fora, e para a conquista do reajuste salarial de 37%, valor histórico, e o maior em 20 anos.

Contrariando o acertado no Dissídio Coletivo de Greve, centenas de garis grevistas foram demitidos nos meses seguintes à paralisação. Isso fez com que seguissem mobilizados, lutando pela readmissão ao longo de 2014, e resultou na criação de dois coletivos de trabalhadores: os Garis de Combate e Círculo Laranja. Mas, também serviu para que o ano de 2015 já começasse movimentado para os garis e todos os setores envolvidos – sindicato, COMLURB/Prefeitura, oposição – que aprenderam com as mobilizações do ano anterior.

Assim, ao contrário das greves na construção civil estudadas no capítulo anterior, a greve dos garis do Rio de Janeiro de 2014 resultou em saldos organizativos. Hoje existem, de fato, alternativas de organização política e sindical ao sindicalismo oficial para os trabalhadores que desejam se mobilizar por melhores condições de salário e trabalho. Os Garis de Combate possuem um repertório e uma performance mais tradicional e comum às oposições sindicais Brasil afora; já o Círculo Laranja, através de uma prática autonomista, buscou organizar os operários para além das questões salariais, assemelhando-se ao “sindicalismo de movimentos sociais”. Contudo, com o passar dos anos, parece-nos que o Círculo Laranja vem abandonando a prática mais conflitiva em nome de um repertório mais institucionalizado e assistencialista.

No próximo e último capítulo, analisamos as greves selvagens dos trabalhadores rodoviários de três importantes capitais brasileiras: Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro, que aconteceram quase simultaneamente às mobilizações dos garis, no primeiro semestre de 2014. Igualmente, discutimos quem são os rodoviários dessas capitais, o regime de trabalho que lhes é imposto e fazemos a descrição das greves.

CAPÍTULO 6 – AS GREVES DOS RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE, SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO

Neste capítulo, abordamos as greves selvagens que aconteceram no setor de transporte coletivo urbano rodoviário em três grandes capitais brasileiras em 2014 – mais precisamente entre 23 de janeiro e 28 de maio. Os rodoviários urbanos de Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo fizeram greves históricas, paralisando o trânsito dessas cidades à revelia das direções sindicais oficiais.

A importância dos trabalhadores do transporte rodoviário urbano para a movimentação de capital e de pessoas é inversamente proporcional ao histórico de mobilização de suas categorias. Não só nessas cidades, mas em todo o país, são pouquíssimas as greves no setor. Nas três cidades em questão, os sindicatos são filiados à Força Sindical (POA)⁴⁵⁵, NCST (RJ) e UGT (SP) – o que nos permite analisá-los como o “economicismo político” de Hyman.

Esses três movimentos conectam-se diretamente com as lutas juvenis e estudantis contra o aumento da passagem e pelo direito à ocupação das cidades, que chegam a seu ápice nas “Jornadas de Junho” de 2013. Mas conectam-se também a outros movimentos descritos nesta tese, por exemplo, os rodoviários cariocas baseiam-se no índice de reajuste obtido pelos garis na cidade para definirem o percentual do próprio aumento. No Rio de Janeiro, sobretudo, evidencia-se um contexto grevista, pois no primeiro semestre de 2014 ocorreram paralizações do COMPERJ, da COMLURB e dos motoristas e cobradores de ônibus urbanos. Esse é um exemplo da “onda de protestos” que afetou o Brasil entre 2011 e 2016.

Este capítulo se organiza em sete partes, além da conclusão: 1) uma análise demográfica da categoria rodoviária no país e nessas três cidades, a partir das variáveis de sexo biológico, raça, idade e escolaridade; 2) uma descrição do setor de transporte coletivo urbano por ônibus, recontando brevemente seu histórico de formação nessas três cidades; 3) uma descrição do trabalho rodoviário, a partir de nossa pesquisa de campo e de revisão bibliográfica; 4) um relato dos antecedentes das greves, abordando as manifestações do Bloco de Luta pelo Transporte Público em Porto Alegre, e as “Jornadas de Junho”, com foco principal na capital paulista, mas com referências também ao restante do país; por fim, uma análise das greves em ordem temporal: 5) Porto Alegre; 6) Rio de Janeiro e 7) São Paulo.

⁴⁵⁵ O STET-POA desfilia-se da FS e adere à UGT em 2019.

6.1 A Categoria

Ao contrário dos peões de trecho e dos garis, tratados nos capítulos anteriores, não encontramos grandes especificidades nos trabalhadores do transporte coletivo urbano por ônibus que possam distingui-los dos demais segmentos da classe trabalhadora brasileira, tampouco dos demais rodoviários. Por isso, neste subcapítulo apontamos algumas características demográficas dos rodoviários, como sexo biológico, raça, idade e escolaridade, com base nos dados da RAIS⁴⁵⁶ e PNAD de 2014. Para isso, utilizamos as informações da Classificação Nacional de Atividades Econômicas 2.0 referente à classe: “transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana”. Segundo esses dados, em 2014, havia mais de 520 mil rodoviários urbanos em todo o país, com destaque para o município de São Paulo, conforme a Tabela 13. Na capital paulista trabalhavam 12% dos motoristas e cobradores de ônibus urbanos – sendo que “apenas” 5,86% da população brasileira mora na cidade de São Paulo.

Tabela 13 – Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana no Brasil - 2014

| Cidades | Total de trabalhadores | % do Brasil |
|-----------------------|------------------------|-------------|
| Rio de Janeiro | 42596 | 8,17% |
| São Paulo | 62822 | 12,04% |
| Porto Alegre | 10333 | 1,98% |
| Brasil | 521562 | 100% |

Fonte: RAIS; PNAD (2023).

O trânsito é um espaço de exacerbação da masculinidade, de pouca abertura para presença de mulheres, ainda mais na categoria rodoviária. Inegavelmente, há uma tendência de aumento de mulheres rodoviárias, mas a maioria ainda é cobradora e as poucas motoristas são de contratação mais recente, principalmente a partir da década de 2010. Assim, os trabalhadores rodoviários são, majoritariamente, homens: 84% são pessoas do sexo masculino em todo o Brasil. Das categorias aqui estudadas, São Paulo e Porto Alegre têm a menor participação de mulheres, entre 10 e 11%, como se pode observar na Tabela 21. Já o Rio de Janeiro tem a categoria mais feminina, com 1/5 de pessoas do sexo feminino – na capital carioca, a principal liderança da greve foi uma mulher, e nas demais cidades não foram identificadas lideranças mulheres. Nesse levantamento não foi possível distinguir as funções de cobrador e de motoristas por sexo, embora seja sabido que essas são as funções rodoviárias a que mais se destinam as mulheres.

⁴⁵⁶ Vale salientar que a data de coleta dos dados da RAIS é 31/12 de cada ano, portanto, é posterior à eclosão das três greves aqui estudadas.

Contraditoriamente, o Rio de Janeiro é a primeira dessas cidades a extinguir a função de cobrador, e em 2014, na capital carioca estes já eram em número bem menor do que no São Paulo e em Porto Alegre.⁴⁵⁷

Tabela 14 – Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana e sexo biológico no Brasil - 2014

| Sexo | Porto Alegre | | Rio de Janeiro | | São Paulo | | BRASIL | |
|--------------|--------------|-------------|----------------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|
| Masculino | 9178 | 88,82% | 33992 | 79,80% | 56385 | 89,75% | 440222 | 84,40% |
| Feminino | 1155 | 11,18% | 8604 | 20,20% | 6437 | 10,25% | 81340 | 15,60% |
| TOTAL | 10333 | 100% | 42596 | 100% | 62822 | 100% | 521562 | 100% |

Fonte: RAIS; PNAD (2023).

De acordo com o motorista portalegrense Giovanelli (2018), as empresas evitam contratar mulher, pois “é perigoso mandar no último horário, é perigoso botar no primeiro horário”.⁴⁵⁸ Ao invés de garantir a segurança dos trabalhadores, as empresas simplesmente vetavam a contratação de mulheres para os postos de cobradoras e motoristas. Obtivemos o relato de que o índice de 30% de mulheres nos quadros das empresas rodoviárias só é atingido no setor administrativo.

Conforme a Tabela 22, mais da metade dos rodoviários tem acima de 40 anos – ainda que haja uma participação importante da faixa etária de 30 a 39 anos (entre 1/3 e 1/4 dos rodoviários das cidades pesquisadas). Chama atenção a presença de menores de 18 anos – ainda que em menor proporção – e a persistência de trabalhadores com mais de 65 anos, entre 1 e 2% das categorias.

Tabela 15 – Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana e faixa etária no Brasil - 2014

| Idade | Porto Alegre | | Rio de Janeiro | | São Paulo | | BRASIL | |
|--------------|--------------|-------------|----------------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|
| 10 a 14 | 4 | 0,04% | 3 | 0,01% | - | 0,00% | 102 | 0,02% |
| 15 a 17 | 108 | 1,05% | 222 | 0,52% | 131 | 0,21% | 2995 | 0,57% |
| 18 a 24 | 605 | 5,86% | 2850 | 6,69% | 4489 | 7,15% | 40364 | 7,74% |
| 25 a 29 | 1025 | 9,92% | 3703 | 8,69% | 6590 | 10,49% | 55207 | 10,58% |
| 30 a 39 | 3685 | 35,66% | 11331 | 26,60% | 17185 | 27,36% | 158521 | 30,39% |
| 40 a 49 | 2673 | 25,87% | 11744 | 27,57% | 18267 | 29,08% | 145858 | 27,97% |
| 50 a 64 | 2086 | 20,19% | 11662 | 27,38% | 14910 | 23,73% | 110630 | 21,21% |
| 65 ou mais | 147 | 1,42% | 1081 | 2,54% | 1250 | 1,99% | 7885 | 1,51% |
| Total | 10333 | 100% | 42596 | 100% | 62822 | 100% | 521562 | 100% |

Fonte: RAIS; PNAD (2023).

⁴⁵⁷ Falaremos a seguir acerca da extinção da função do cobrador no transporte coletivo urbano por ônibus.

⁴⁵⁸ Entrevista concedida a nós em 15/01/2018.

Os trabalhadores do transporte urbano coletivo encontram-se na média da escolaridade brasileira, registrando-se 56% dos rodoviários que possuem Ensino Médio completo ou incompleto. Destaca-se, negativamente, o Rio de Janeiro com uma presença mais baixa de trabalhadores com Ensino Médio completo e mais alta de trabalhadores apenas com ensino fundamental – completo ou incompleto. Também chama atenção a existência de trabalhadores analfabetos – ainda que baixa (0,1%) – sendo que o exame para Carteira Nacional de Habilitação (CNH) exige que o motorista saiba ler. Por isso, podemos imaginar que tratam-se de trabalhadores do setor de limpeza e manutenção dos ônibus.

Tabela 16 – Total de trabalhadores do transporte rodoviário coletivo municipal por região metropolitana e escolaridade – Brasil, 2014

| Escolaridade | Porto Alegre | | Rio de Janeiro | | São Paulo | | BRASIL | |
|-------------------------|--------------|-------------|----------------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|
| Analfabeto | - | - | 39 | 0,09% | 63 | 0,10% | 502 | 0,10% |
| Até 5ª Incompleto | 95 | 0,92% | 1462 | 3,43% | 1687 | 2,69% | 15561 | 2,98% |
| 5ª Completo Fundamental | 183 | 1,77% | 4289 | 10,07% | 6309 | 10,04% | 37592 | 7,21% |
| 6ª a 9ª Fundamental | 1293 | 12,51% | 6327 | 14,85% | 9002 | 14,33% | 65892 | 12,63% |
| Fundamental Completo | 1974 | 19,10% | 9154 | 21,49% | 11400 | 18,15% | 94235 | 18,07% |
| Médio Incompleto | 1337 | 12,94% | 4761 | 11,18% | 5677 | 9,04% | 55011 | 10,55% |
| Médio Completo | 5039 | 48,77% | 15341 | 36,02% | 27273 | 43,41% | 238267 | 45,68% |
| Superior Incompleto | 207 | 2,00% | 539 | 1,27% | 609 | 0,97% | 6455 | 1,24% |
| Superior Completo | 205 | 1,98% | 684 | 1,61% | 802 | 1,28% | 8137 | 1,56% |
| Total | 10333 | 100% | 42596 | 100% | 62822 | 100% | 521652 | 100% |

Fonte: RAIS; PNAD (2023).

Assim, poderíamos sintetizar o perfil do trabalhador do transporte coletivo urbano rodoviário como sendo, na sua maioria, do sexo masculino, de meia idade e com Ensino Médio – completo ou não. Esse perfil pode nos ajudar a entender o fato de a maioria de nossos entrevistados nunca terem presenciado casos de assédio sexual. Contudo, a principal liderança da greve do Rio de Janeiro foi uma mulher, Martha. Ela nos relata uma situação completamente diferente, com incontáveis casos de assédio sexual contra as cobradoras e motoristas, sem que seja possível denunciar ou apurar as responsabilidades:

Você não tem onde recorrer, se você sofre uma opressão aqui no ponto, um assédio, se você vai reclamar [...] eles ainda debocham de você, se você for até o patrão também, você nem chega. Se conseguir chegar, também eles não deixam nem chegar num ouvido para não passar pro outro. Fica por aí mesmo. (MARTHA, 2017).⁴⁵⁹

Citamos, como ilustração, um caso que demonstra a situação de assédio sexual permanente vivida pelas trabalhadoras do setor, descrita por Martha:

⁴⁵⁹ Entrevista realizada no dia 26/07/2017, quando ela tinha 54 anos. Martha é originária do estado do Espírito Santo e mora desde os 13 anos no Rio de Janeiro.

Eu voltei 25 de abril agora para trabalhar, e uma motorista disse para mim ‘Martha, graças a deus que você voltou pra cá’. Por que ela sendo mulher, motorista, 54 anos, já é até avó. E ela chegava todo dia pra trabalhar e o despachante puxava do bolso da camisa uma camisinha e mostrava para ela, e falava ‘trouxe para usar com você’. Ela dava uma viagem, aí chegava para dar a guia da viagem que ela deu, e ele tirava a camisinha. Isso aconteceu várias vezes, era quatro viagens, era quatro vezes que ele tirava a camisinha do bolso. Ela não estava aguentando mais, ela quis até fazer um B.O. na delegacia, mas a cobradora que estava com ela ficou com medo de perder o emprego por ser testemunha dela. Ela me disse: ‘Eu tenho certeza que se fosse com você, você não ia ficar com medo, que você ia ser testemunha, que nem ia acontecer’.

Os assédios seriam cometidos principalmente pelos fiscais e despachantes, trabalhadores sobre os quais falamos adiante.

6.2 O setor de transporte coletivo urbano rodoviário no Brasil

O setor de transportes representou, aproximadamente, 4,5% do Produto Interno Bruto do Brasil (PIB) entre 2011 e 2015, segundo as Contas Nacionais Trimestrais do IBGE⁴⁶⁰; esse valor inclui o setor de “transporte, armazenagem e correios”. Mesmo que não se refira, exclusivamente, ao transporte coletivo urbano rodoviário, como há um intercâmbio de capital e trabalhadores entre esses subsetores de transporte, é possível estimar sua importância para economia do país. A título de comparação, todo o setor agropecuário representou aproximadamente 5% do PIB nacional no mesmo período.

Segundo o Anuário 2014-2015, da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU)⁴⁶¹, em abril de 2014⁴⁶² foram transportados 363 milhões de passageiros em nove capitais brasileiras⁴⁶³ e rodados 219 mil quilômetros no sistema de ônibus urbanos. Em média foram transportados 370 passageiros por veículo ao dia, pagando uma tarifa média R\$ 2,83, o que representa uma renda de passagens de aproximadamente R\$ 1 bilhão ao mês.

O setor de transporte urbano por ônibus utiliza um valor para medir os custos do serviço, o chamado Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK). Esse índice permite medir a rentabilidade do serviço prestado, afinal, os custos de operação por quilômetro diluem-se na medida em que mais passagens são pagas. Em abril de 2014, o IPK dessas nove capitais foi de 1,66. O setor de transporte urbano rodoviário tem sofrido uma queda brusca no IPK – ou seja, a operação tem se tornado mais custosa para as empresas, como mostra o Gráfico 17.

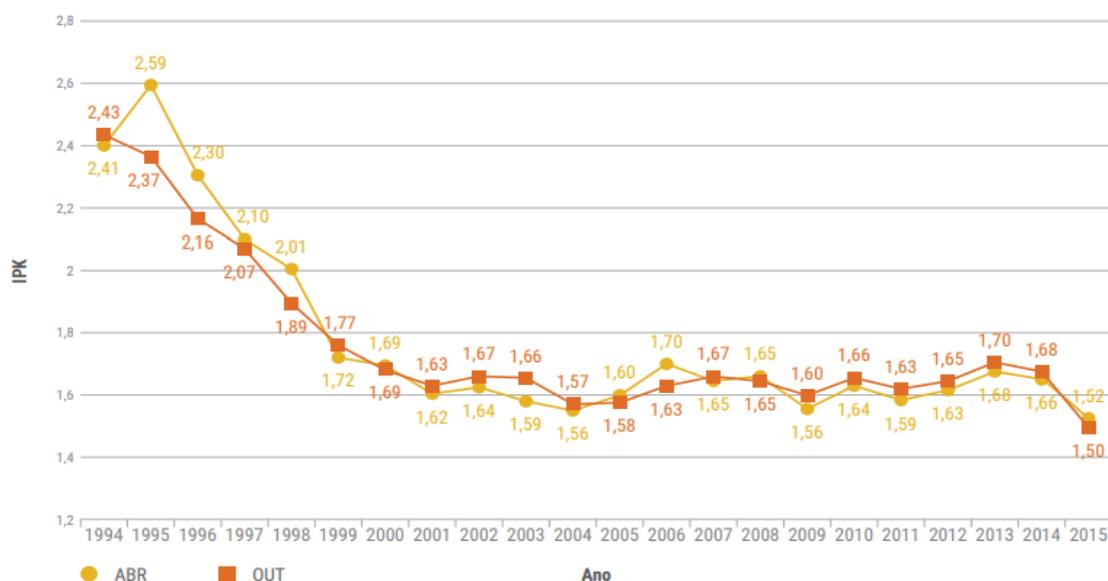
⁴⁶⁰IBGE. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/2121/cnt_2015_4tri.pdf>. Acessado em 24/03/2023.

⁴⁶¹Anuário NTU. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635750751477026645.pdf>>. Acessado em 24/03/2023.

⁴⁶²O anuário disponibiliza dados de abril e outubro de cada ano. As greves aqui estudadas aconteceram entre janeiro e maio de 2014, portanto, abril é um bom mês de referência.

⁴⁶³São elas: Belo Horizonte-MG, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP.

Gráfico 25 – Evolução do IPK no Sistema de Ônibus Urbano em capitais* brasileiras - 1994 a 1995



Fonte: Anuário da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (2015-2016).⁴⁶³

Nota: São nove as capitais abordadas pelo Anuário NTU: Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

A redução do IPK se deu, principalmente, pelo aumento da frota de veículos particulares e, mais recentemente, pela facilidade de acesso a serviços de transporte individual, como táxis e carros por aplicativo. Essa diminuição retraiu o investimento público e privado no transporte urbano coletivo, o que resultou em precarização e tornou o serviço menos eficiente, desmotivando ainda mais a população de recorrer ao deslocamento via ônibus. Além disso, quanto mais carros particulares nas ruas das grandes cidades, mais intenso se torna o trânsito e menor a atratividade que o transporte por ônibus exerce sobre a população. Gera-se um ciclo vicioso: menos passageiros => menos investimentos => mais precarização => mais trânsito => menos passageiros.

Costa *et al.* (2013) percebem uma redução brusca do número de passageiros em ônibus na cidade de São Paulo nas últimas décadas – que podemos estender para as demais capitais. No início da década, 150 milhões de passageiros eram transportados por mês por ônibus municipais; no fim da mesma década, no mesmo espaço de tempo, foram apenas 90 milhões.

O transporte de passageiros por ônibus, que representava em 1977 44% de todos os deslocamentos, em 1997 caiu para 25,1% desse total, perdendo para as viagens por motos, carros particulares, táxis e lotações, que representavam, na mesma data, 31,7% do total de deslocamentos. (COSTA *et al.*, 2013, p. 57).

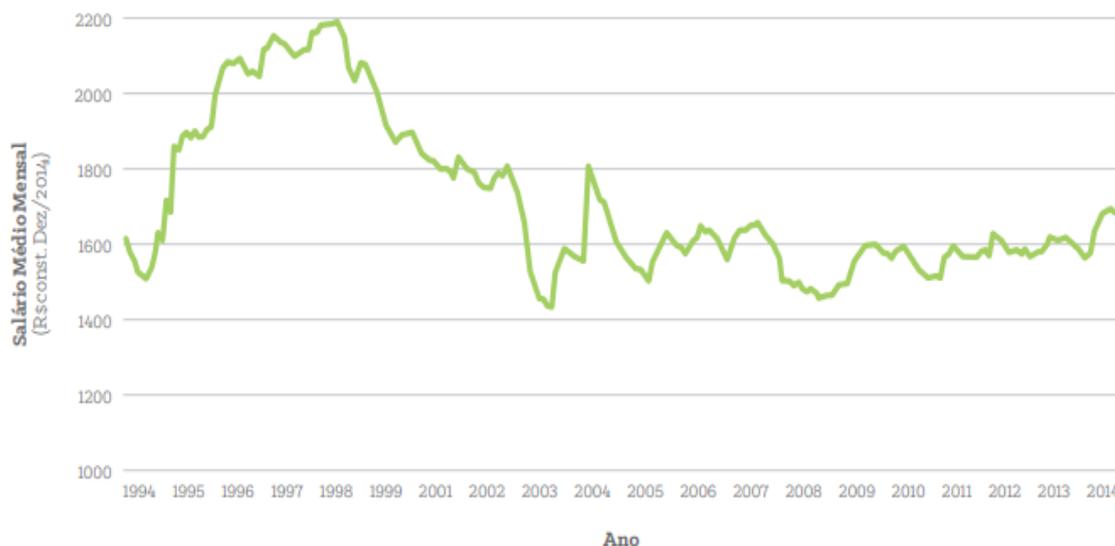
⁴⁶³ Anuário NTU. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636068695752467573.pdf>>. Acessado em 24/03/2023.

Essa situação abriu precedente para o que Matela (2014) chamou de “crise permanente dos transportes públicos”: queda constante da demanda de passageiros pagantes, aumento da quilometragem rodada e consecutiva redução do IPK. Com isso crescem os discursos de privatização do transporte público⁴⁶⁴ para o aumento da tarifa cobrada aos passageiros e para a “modernização” dos sistemas de transportes – como aplicação de bilhetes eletrônicos, extinção da função do cobrador, fiscalização eletrônica das linhas, identificação facilitada dos passageiros por câmeras nos ônibus, etc.

O Anuário 2014-2015 da NTU informa um salário médio mensal de R\$ 1561,60 para os motoristas do setor, o que equivalia, em 2014, a aproximadamente 2 salários mínimos mensais, ele era de R\$ 724,00. Segundo o mesmo documento, há uma redução considerável do salário médio mensal desses trabalhadores – em valores corrigidos pelo IGP-DI.⁴⁶⁵

Já a tarifa média vivenciou um crescimento até 1999 – um ano depois do pico do salário médio dos motoristas – e manteve-se estável até 2013, quando passou a diminuir. É impossível dissociarmos esse fato das “Jornadas de Junho”, que tiveram como mote inicial a pauta de redução das tarifas do transporte urbano coletivo, rodoviário e sobre trilhos.

Gráfico 26 – Evolução do salário médio mensal dos motoristas do Sistema de Ônibus Urbano nas capitais brasileiras – dez. 2014



Fonte: Anuário da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (2015-2016).⁴⁶⁶

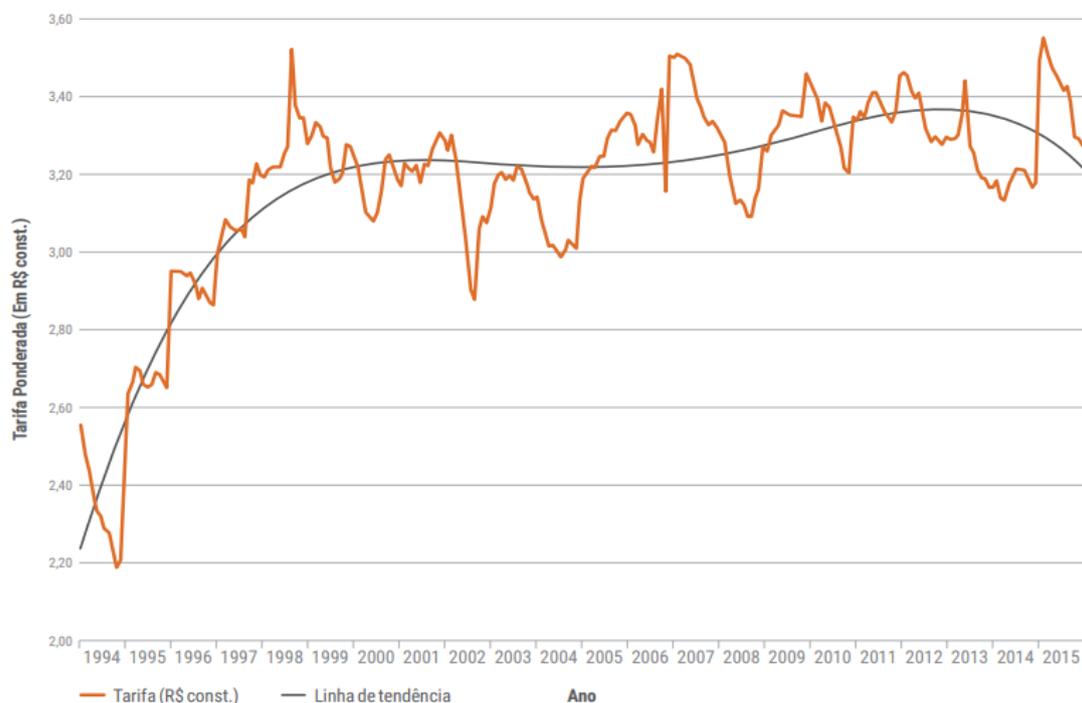
Nota: Em reais, corrigido pelo IGP-DI

⁴⁶⁴ Na maioria das cidades, o transporte público por ônibus já era operado por empresas privadas desde o seu surgimento, com isso, abrem-se precedentes para avanços na privatização das poucas empresas públicas que ainda operavam nas cidades dessa forma, como em Porto Alegre; mas também para privatização em outros modais do transporte público, como o transporte sobre trilhos nas capitais e as barcas no Rio de Janeiro.

⁴⁶⁵ Índice Geral de Preços. Disponibilidade Interna, medido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

⁴⁶⁶ Anuário NTU. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636068695752467573.pdf>>. Acessado em 24/03/2023.

Gráfico 27 – Evolução da Tarifa Média Ponderada pelo volume de passageiros no Sistema de Ônibus Urbano– 1994 a 2015⁴⁶⁵



Fonte: Anuário da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (2015-2016).⁴⁶⁶

Nota: Em reais, corrigido pelo IGP-DI

A redução do IPK é a principal justificativa dada pelas empresas para o aumento das tarifas cobradas dos passageiros – aliada do crescimento do subsídio repassado pelas prefeituras às empresas privadas que fazem o transporte urbano e pretexto para o não reajuste dos salários dos rodoviários. Isso também aconteceu nas cidades onde ocorreram as greves aqui estudadas: São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre.

Segundo Campos (2016^a, p. 85), quando ainda existiam os vales-transporte impressos, as empresas de São Paulo apontavam aproximadamente 30% menos passageiros do que efetivamente passavam as catracas, percebendo um lucro maior e, com isso, o IPK era mais baixo. A introdução dos bilhetes eletrônicos impediu a continuidade dessa prática e encerrou mais essa forma de lucro das empresas. Podemos inferir que o mesmo acontecia nas demais cidades, além de levantar a hipótese de que o fim dessa burla pode ser a causa do aumento das passagens nos anos 2000 e 2010.

⁴⁶⁵ São consideradas as cidades de Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo

⁴⁶⁶ Anuário NTU. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636068695752467573.pdf>>. Acessado em 24/03/2023

No Brasil, via de regra, o setor de transporte coletivo urbano rodoviário é formado pela prestação do serviço por parte de empresas privadas, tendo o Estado como agente regulador e fiscalizador. Assim, o Estado define como o serviço será prestado: tipo de veículo, rotas, frequência e tarifas a serem cobradas. A exceção marcante era a Carris, empresa pública formada por uma sociedade de economia mista com o controle acionário da Prefeitura de Porto Alegre, que detinha 99,9% das ações. A privatização da Carris foi aprovada no final de 2021, restando ainda o lançamento e a conclusão do edital de venda da empresa para o capital privado.

467

Assim, na maioria das cidades, as prefeituras concedem o direito de explorar o serviço de transporte da população a empresas que obtêm o “monopólio espacial” de determinadas linhas e regiões que devem ser atendidas com ônibus regulamentados em trajetos especificados pelas prefeituras. Esse modelo garante rentabilidade e bloqueio à entrada de qualquer novo concorrente. Por isso, diversos autores classificam essa situação como um “monopólio espacial”: se é verdade que diversas empresas prestam o serviço, também é verídico que elas não concorrem entre si, já que cada uma opera em regiões determinadas pela Prefeitura. Matela explica como operam esses grupos:

Controle de um mercado praticamente fechado, com garantia de rentabilidade e bloqueio à entrada de qualquer novo concorrente; monopólios espaciais em determinadas áreas, já que as variações ou mudanças de linhas passaram a ser feitas pelas próprias empresas que nela já operavam [...]; faturamento à vista sobre milhões de viagens por dia; grandes ativos imobilizados (garagens, terminais rodoviários, oficinas, etc.); garantia do repasse dos custos para as tarifas através de planilhas informadas pelas próprias empresas; consolidação do caráter jurídico de permissionárias. (MATELA, 2014, p. 49-50).

Até a alteração dos itinerários e linhas feita pela Prefeitura ocorre em consonância – no mínimo, anuência – com as empresas privadas. Ou seja, o Estado assegura às empresas o monopólio de prestação de serviço em determinada região, com lucratividade garantida, e elas ainda podem escolher como o serviço será oferecido para a população.

Em São Paulo, a gestão e fiscalização do transporte coletivo urbano rodoviário é feito pela SPTrans, empresa de economia mista majoritariamente controlada pela Prefeitura de São Paulo. Já em Porto Alegre, isso é feito pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), que não está aberta para capital privado. Diferentemente, no Rio de Janeiro, não existe

⁴⁶⁷ Cf. matéria G1/ Porto Alegre: Prefeitura de Porto Alegre sanciona privatização da Carris, empresa pública de ônibus. Edital de venda deve ser publicado em março de 2022. Município afirma que será oferecido um Plano de Demissão Voluntária (PDV) para os funcionários. 03/12/2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2021/12/03/prefeitura-de-porto-alegre-sanciona-privatizacao-da-carris-empresa-publica-de-onibus.ghtml>>. Acessado em 25/03/2023.

uma empresa específica para gestão, regulamentação e fiscalização do transporte coletivo urbano, ficando a cargo da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-Rio). Não obstante, a RioÔnibus, enquanto sindicato das empresas de ônibus da cidade, também cumpre papel regulamentador e fiscalizador.

Breve histórico do transporte público coletivo de ônibus em cada capital

São Paulo

No início do século XX, na cidade de São Paulo, o transporte coletivo era dominado pelos bondes elétricos operados pela São Paulo Tramway Light and Power Company Limited, de origem canadense, mais conhecida como Light, que operava também os bondes do Rio de Janeiro. A capital paulista chegou a contar com mais de 160 km de trilhos para os bondes elétricos na primeira metade do século passado. Para efeito de comparação, hoje o metrô paulistano circula em pouco mais de 100 km de trilhos.

Os ônibus começaram a ser uma opção de transporte para a população de São Paulo a partir da década de 1920, mas foi somente na década de 1950 que esse modal ultrapassou os bondes em importância. No início, os ônibus eram carros adaptados de diversas maneiras diferentes por pequenos proprietários e empresas. Na maioria das vezes, o proprietário era o condutor, cobrador e mecânico do próprio ônibus. Não havia qualquer regulamentação da prefeitura, assim, os proprietários podiam fazer os trajetos que quisessem em horários estabelecidos por eles mesmos. Em 1926, a Prefeitura passou a regulamentar esse tipo de transporte.

Já em 1939, o prefeito Prestes Maia criou a Comissão de Estudos dos Transportes Coletivos, o que levou à criação da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) em 1946 – empresa de caráter público e propriedade da Prefeitura na gestão municipal de Abrahão Ribeiro. A CMTC tinha por objetivo prestar os serviços de transporte coletivo em todos os modais disponíveis à época (ônibus, bondes e trólebus), mas também regulamentava e fiscalizava a prestação de serviços das empresas privadas; a CMTC chegou a produzir bondes e trólebus. Em 1947, a Prefeitura adquiriu todo o patrimônio da Light e transferiu para CMTC, iniciando a operação da companhia.

Em 1953, enquanto prefeito, Jânio Quadros estabeleceu o monopólio estatal no serviço de transporte coletivo. Porém, com a demora para a efetivação, na verdade ocorreu o espraio em mais empresas privadas. “De 13,7% de participação privada no total de passageiros

em 1948, chegou-se a 79,9% em 1966 (PMSP, 1986). De 17 empresas de ônibus na cidade em 1946, esse número chegou a 95 em 1961” (HENRY; ZIONI, 1996 *apud* CAMPOS, 2016).

Em 1977, a Prefeitura dividiu a cidade em 23 áreas de operação, nas quais empresas particulares contratadas pela CMTC ficariam encarregadas pelo transporte coletivo, enquanto as linhas circulares e diametrais passaram a ser exclusividade da companhia estatal.

A partir 1989, a gestão de Luiza Erundina (à época no PT) promoveu duas mudanças importantes no transporte coletivo público no município de São Paulo. Primeiro, aprovou na Câmara a municipalização de todo o transporte público por ônibus através da CMTC – o que nunca foi concretizado, visto que a companhia chegou a ser responsável por apenas 27% do serviço de transporte por ônibus em 1992. A segunda mudança, visando a municipalização, foi promover a dissociação da tarifa do custo ao passageiro, assim, a prefeitura subsidiava uma parte do valor, controlava a entrada de passagens pagas e repassava o valor correspondente às empresas.

Entretanto, ao final de 1992, Paulo Maluf foi eleito e inverteu completamente a lógica da administração do transporte público. Ele não só reverteu o processo de municipalização das empresas de ônibus, como também, privatizou completamente a CMTC, vendendo os ônibus e garagens da companhia. Então, em 1995, foi criada a SPTrans como uma agência regulamentadora. Maluf também distorceu a lógica do subsídio e, gradativamente, a tarifa foi sendo responsável por cobrir boa parte dos custos de operação – levando ao aumento das passagens acima da inflação. Contudo, manteve-se a “conta sistema”, isto é, todo o dinheiro das passagens era enviado para a prefeitura e depois repassado para as empresas, com as devidas compensações. Era assim que as empresas burlavam o número de passagens pagas com os bilhetes de papel, a que referimos anteriormente.

Em 2004, na gestão Marta Suplicy, foi implementado o Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), que ativou um sistema de produção, sistematização e armazenagem de dados. O uso dos cartões inteligentes para pagamento da passagem permite uma maior racionalização de todo o sistema de transporte, possibilitando saber exatamente quantos passageiros pagam as tarifas, onde embarcam, a que horas, em que ônibus e em qual linha. Com isso, tornou possível oferecer um serviço mais eficiente à população, fiscalizar as empresas e evitar ludíbrios.

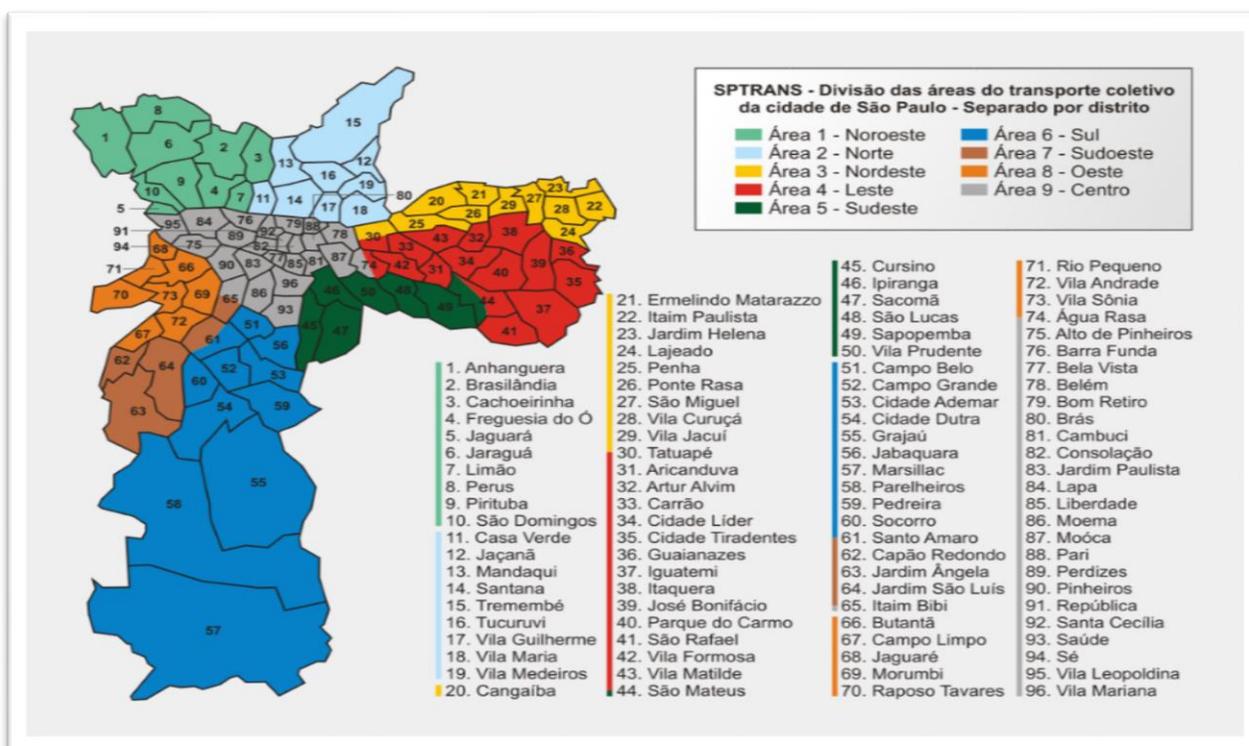
Além disso, a progressiva adoção do SBE e a diminuição radical do uso de dinheiro físico, suscitaram os discursos para o fim da função do cobrador. Essa questão é abordada na próxima seção, mas vale adiantar que a extinção da função dos cobradores no ônibus foi uma problemática em todo o setor de transporte coletivo urbano rodoviário brasileiro. Nas linhas

locais de São Paulo, desde 2014, rodam ônibus sem cobrador, com exceção dos ônibus que trafegam entre as linhas principais, nos quais ainda havia cobradores até o fim de 2022. A insistente permanência dessa função, por tempo maior do que nas demais capitais, é comemorada como uma expressão do poder de barganha do SindMotoristas-SP.

Por fim, com o cadastramento para emissão desses cartões, as empresas e a prefeitura obtêm diversos dados dos usuários, permitindo traçar seu perfil socioeconômico. Ou seja, pagar a passagem torna-se um mero detalhe a partir da implementação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

Como já dissemos, o transporte coletivo rodoviário urbano é pautado pela eliminação da concorrência, com o estabelecimento de “monopólios espaciais” entre as empresas operadoras. Assim, atualmente, as linhas da cidade de São Paulo são divididas em 8 regiões, mais a região central que é operada por todas as empresas. No total, são 1347 linhas, abastecidas por aproximadamente 12 mil ônibus e divididas em 32 terminais de ônibus espalhados pela cidade e 23 empresas.

Imagem 13 – Mapa com divisão geográfica da rede de transporte regional em São Paulo



Fonte: Wikipédia (2007).⁴⁶⁸

Notas:

Área 1 – Noroeste (158 linhas): Santa Brígida, Gato Preto, Norte Buss, Spencer.

Área 2 – Norte (161 linhas): Sambaíba, Norte Buss, Spencer.

⁴⁶⁸ Mapa extraído de Wikipédia. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:SP_%C3%81reas.jpg>. Acessado em 07/02/2023.

Área 3 – Nordeste (178 linhas): Metr pole Paulista, Transuni o, Upbus.
  rea 4 – Leste (158 linhas): Ambiental, AlliBus, Pêssegos, Express.
  rea 5 – Sudeste (143 linhas): Via Sudeste, Transuni o, Move Buss.
  rea 6 – Sul (212 linhas): Via o Grajaú, Mobibrasil, Transwolff, A2.
  rea 7 – Sudoeste (192 linhas): Campo Belo, Metr pole Paulista, Gatusa, KBPX, Transwolff.
  rea 8 – Oeste (135 linhas): Transpass, Gato Preto, Transcap, Alfa Rodobus.

Vejamos agora como o sistema está constituído nas demais cidades.

Rio de Janeiro

O transporte coletivo no Rio de Janeiro começou em 1858 com a constru o da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil, com linhas que ligavam o centro aos bairros mais afastados, e a outras cidades fluminenses e paulistas. Também no século XIX, foram utilizadas as barcas para conectar o Rio de Janeiro a Niterói e outras regiões litorâneas.

Foi apenas em 1911 que surgiu a primeira empresa de transporte coletivo urbano rodoviário com traço   combustão. Em 1923, foram inauguradas outras linhas interligando a Zona Sul do Rio ao subúrbio da cidade, operadas pela Empresa Nacional de Auto-Via o LTDA. Quatro anos depois, a mesma Companhia Light que operava os bondes em São Paulo e Rio, criou a Via o Excelsior, operando no transporte por ônibus do Rio de Janeiro até hoje. Nos anos seguintes, foram criadas diversas pequenas empresas que operavam linhas de ônibus na cidade. Em 1932, foi criada a União das Empresas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, uma associa o patronal que excluía a Light.

Até então o transporte por ônibus tinha um caráter complementar, sendo que em 1940, os trens e bondes elétricos representavam 83,47% do transporte de passageiros no Rio (BARAT, 1975 *apud* MATELA, 2014, p. 43). Já nos anos seguintes, houve uma explosão do número de passageiros.

Quando o Rio de Janeiro ainda era capital federal, o primeiro governo Vargas (1930-1945) buscou efetivar, sem sucesso, a monopoliza o do transporte urbano, mas promoveu a maior restri o   prolifera o das empresas de ônibus: em 1934, eram 24 empresas e em 1939 passou para 16 empresas em opera o na capital carioca. Com o fim do Estado Novo, o governo Dutra assumiu uma perspectiva mais liberal sobre o sistema de transporte urbano, encerrando a proposta de monopoliza o do serviço e diminuindo a regula o e coordena o da presta o de serviço. As empresas e linhas voltam a se expandir, inclusive com a introdu o da “lota o” – uma espécie de mini nibus com até 20 lugares sentados. Elas operavam sem itinerário e horários fixos até o começo dos anos 1950 e competiam diretamente com os bondes, por chegarem até às menores ruas dos bairros. Matela sintetiza a nova conforma o das forças políticas no

setor de transportes a partir de 1945: “enfraquecimento da Light, fortalecimento da posição das empresas de ônibus com legitimação frente ao poder público e ascensão das lotações como concorrentes diretos das empresas estabelecidas”. (MATELA, 2014, p. 45).

Somente na década de 1960 o transporte coletivo por ônibus consolidou-se com o principal modal na cidade do Rio de Janeiro. As lotações “autônomas” também ofereceram forte concorrência às empresas de ônibus e fizeram com que diversas delas fechassem, restando apenas quatro. Elas se juntaram no Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros e promoveram mudanças profundas no sistema de transporte coletivo rodoviário carioca:

- 1958: Decreto nº 13.965, que estabelece a necessidade de autorização para operação das linhas; logo em seguida proíbe novas licenças para lotações;
- 1962: fundação da Companhia de Transportes Coletivos (CTC), empresa pública com o intuito de planejar, fiscalizar e operar no sistema;
- 1963: proibição das lotações;
- 1967: definição e obrigatoriedade de um número mínimo de 60 ônibus por empresa operadora – número este que, em 1981, foi elevado para 120.

Portanto, a partir da década de 1960, o Estado passou a exercer uma função mais regulamentadora, principalmente através da criação da CTC, estimulando a concentração de capital em detrimento dos pequenos empresários das lotações. Com a exigência de frota mínima de ônibus, houve um processo de fusão e aquisição de empresas para tornarem-se capazes de operar. O Estado também favoreceu o transporte rodoviário, em prejuízo do transporte ferroviário e marítimo.

Em 1994, foi abolida a exigência de frotas mínimas, mas o controle do setor por parte do sindicato patronal tornou novas entradas não consentidas quase impossíveis. Além disso, um grupo empresarial controlava mais de uma empresa de ônibus, um fenômeno que continuou a ocorrer nas primeiras décadas do século XXI. De acordo com estimativas de Orrico e Santos (1999 *apud* MATELA, 2014), no ano de 1995, 20 grupos controlavam as 34 empresas existentes na cidade. Destes, 2 controlavam 31,1% e 1 controlava 24% da frota total.

Esse contexto produziu o sistema de transporte coletivo urbano rodoviário que vigorou da década de 1970 até 2010 – quando houve importante reforma do sistema⁴⁶⁹.

A CTC teve, a partir de 1962, seu poder de fiscalização e operação sistematicamente reduzidos, até que foi extinta em 1996. A única exceção foi durante o governo de Brizola (1983-

⁴⁶⁹ Conferir citação de MATELA, 2014 na página 270.

1987), quando se buscou fortalecer a CTC e combater o monopólio dos grupos empresariais familiares.

Em 1993, o RioÔnibus, sindicato das empresas de transporte urbano rodoviário do Rio de Janeiro, criou a Câmara de Compensação Tarifária (CCT), passando a administrar o sistema pelos seus próprios meios. A CCT buscou compensar as empresas que operavam linhas mais custosas (mais distantes, com menos passageiros) e recebiam o mesmo valor tarifário que as demais.

Ao longo da década de 1990, as empresas de ônibus passaram a sofrer com a concorrência do transporte coletivo informal, operado à margem da lei por meio de Kombis e vans de propriedade dos motoristas e/ou pequenas cooperativas.⁴⁷⁰ Frente a isso, em 1999 as empresas legalizadas passaram a utilizar micro-ônibus nas linhas de baixo IPK. No ano seguinte, as empresas criaram o cargo de “motorista júnior” no Acordo Coletivo 2000/2001 (SILVEIRA, 2018, p. 50) – apesar de acumular as funções do motorista “pleno” e do cobrador, o “motorista júnior” recebia salários inferiores aos demais colegas.

Em sequência, foi implementado o Sistema de Bilhetagem Eletrônica em 2004, mesmo ano da introdução em São Paulo. Conjuntamente com a utilização dos micro-ônibus, aumentava-se a pressão para o fim da função do cobrador. É difícil dizer quando exatamente ela foi extinta no Rio, o indício mais forte é o Decreto nº 32.842/2010, que versa sobre a regulamentação do SBE, que não inclui a necessidade de cobrador nos ônibus de duas portas. Acreditamos que, a partir de então, as empresas deixaram de alocar cobradores nos ônibus urbanos cariocas.

Até 2010, o transporte público no Rio de Janeiro era feito sem qualquer forma de licitação, sendo que as empresas regulamentavam a entrada de novas empresas, as fusões e as incorporações das já existentes através da CCT. Somente em 2010 ocorreu a divisão da cidade do Rio de Janeiro em cinco redes de transportes regionais (RTRs), com a delimitação das linhas, itinerários e horários pela Prefeitura a partir das informações do SBE:

- RTR1: região central;
- RTR2: Zona Sul e a Grande Tijuca;
- RTR3: Zona Norte, excluindo Bento Ribeiro, Campinho, Cascadura, Madureira e Oswaldo Cruz;
- RTR4: Zona Oeste I – Barrada Tijuca, Recreio, Vargens, Grande Jacarepaguá, Bento Ribeiro, Campinho, Cascadura, Madureira e Oswaldo Cruz;

⁴⁷⁰ As vans foram fortemente operadas pelo “poder paralelo”, gerando renda para o crime organizado e milícias.

- RTR5: Zona Oeste II – Campo Grande, Santa Cruz, Guaratiba, Bangu, Realengo e Deodoro.

Imagem 14 – Mapa com divisão geográfica da rede de transporte regional no Rio de Janeiro



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2010).

Com exceção da região central (RTR 1), em que todas as empresas operam, as demais redes foram concedidas por 20 anos a concessionárias que deveriam fornecer os ônibus e fazer a manutenção dos terminais. Por sua vez, cada um desses consórcios era formado por empresas rodoviárias. Totalizam 47 empresas, todas de origem carioca, e das quais 40 já existiam e operavam antes da licitação. Em cada um dos consórcios existe uma empresa “líder” que o representa nos espaços de negociação com a Prefeitura.

- RTR 2: Intersul – Real Auto Ônibus Ltda de Cláudio Callak Coelho;
- RTR 3: Internorte – Viação Nossa Senhora de Lourdes S/A de Humberto Fernandes Valente;
- RTR 4: Transcarioca – Viação Redentor Ltda de Avelino Antunes;
- RTR 5: Santa Cruz – Expresso Pégaso Ltda. De Orlando Pedroso Lopes Marques.

Matela (2014) considera o processo de licitação das linhas de ônibus como um momento de entrada tardia na era neoliberal e da racionalização do setor de transporte urbano por ônibus, que até então mesclava traços de um capitalismo familiar com ações criminosas. A divisão da cidade em regiões/consórcios acaba com a competição territorial entre as empresas, garantindo

o monopólio espacial e taxas de lucros altamente atrativas. Na concessão por 20 anos as passagens pagas pelos usuários somariam R\$ 15,9 bilhões, enquanto os concessionários deveriam investir apenas R\$ 1,8 bilhão no serviço.

Contudo, ainda seguem existindo traços “arcaicos” no setor, por exemplo, três grupos econômicos detêm metade da participação acionária do conjunto dos consórcios.⁴⁷¹ O mais forte e conhecido deles é o grupo controlado pela família Barata⁴⁷², do patriarca Jacob Barata (MATELA, 2014, p. 134).

O processo de licitação e racionalização das linhas de ônibus se desenvolveu no contexto dos megaeventos que, inclusive, contaram com financiamento do PAC. A cidade do Rio de Janeiro foi uma das sedes da Copa de 2014, das Olimpíadas e das Paraolimpíadas de 2016. Uma das novidades anunciadas foi a criação do BRT⁴⁷³, um sistema de ônibus biarticulados que trafegam por uma faixa exclusiva, alinhada no centro da via e que tem preferência nos cruzamentos; a cobrança da tarifa é feita fora do veículo, antes do embarque, e as estações são elevadas à altura do piso do ônibus. Chamado por alguns de “metrô de superfície”, busca mesclar a velocidade do transporte por trilhos com a flexibilidade e baixo custo dos ônibus. A primeira linha do BRT carioca, TransOeste, foi inaugurada em junho de 2012, a TransCarioca em 2014 e a TransOlimpica em 2016, totalizando três linhas implantadas e mais uma prevista, a TransBrasil. Em 2023, o BRT carioca tinha 118 km e 133 estações.

A implementação do BRT provocou uma mudança importante no trabalho do rodoviário, visto que não precisa de cobrador, mas também porque praticamente dobra o tamanho dos veículos, dificultando a direção e, principalmente, as frenagens. Passemos, agora, à última cidade contemplada em nossa pesquisa.

Porto Alegre

O sistema de transporte coletivo de Porto Alegre remete à implementação da linha de bondes de tração animal inaugurada em janeiro de 1873, que ligava o centro de Porto Alegre ao bairro de Menino Deus. Os bondes elétricos começaram a operar somente em 1908. A empresa responsável por ambas as iniciativas foi a Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense –

⁴⁷¹ Para maiores informações sobre os grupos econômicos do setor de transporte urbano por ônibus, conferir a reportagem de Adriano Belisário, na Agência Pública. Disponível em: <<https://apublica.org/2017/08/a-teia-dos-donos-do-transporte-no-rio/>>. Acessado em 23/01/2021.

⁴⁷² Para maiores informações sobre a Família Barata, conferir a reportagem de Adriano Belisário na Agência Pública. Disponível em: <<https://apublica.org/2017/08/muito-alem-dos-barata/>>. Acessado em 23/01/2021.

⁴⁷³ Sigla em inglês para: Bus Rapid Transit, em tradução livre: ônibus de trânsito rápido.

até então uma empresa privada; em 2022, a Carris completou 150 anos de existência e é a empresa de transporte mais longeva do país.

Em 1926, começou a operar o primeiro ônibus para transporte coletivo na cidade de Porto Alegre, de propriedade de Amador dos Santos Fernandes e Manoel Ramirez – provavelmente, reproduzindo o mesmo esquema do Rio e São Paulo, de pequenos proprietários dos ônibus que eram ao mesmo tempo motoristas, cobradores, mecânicos e donos das linhas. Dois anos depois, a Carris foi comprada pela Electric Bond & Share, do grupo General Electric. Mais alguns meses, em 1929, a companhia começou a operar o primeiro ônibus de transporte coletivo. Já no ano seguinte, a Carris venceu a concorrência e adquiriu monopólio sobre o transporte coletivo em Porto Alegre. Até então, o principal modal de transporte coletivo na capital gaúcha ainda eram os bondes elétricos, também operados pela companhia.

Em 1952, a empresa proprietária, Electric Bond & Share, passou a desinvestir e demonstrar desinteresse na administração da Carris – exemplificada por diversas greves dos trabalhadores da empresa que levaram a Prefeitura a promover a intervenção na companhia. Após esse período de intervenção, em 29 de novembro de 1953, a Carris foi adquirida pela Prefeitura e estatizada. Ainda em 1953, a Carris parou de operar os ônibus, que foram assumidos pelo Departamento Autônomo de Transportes Coletivos (DATC), mantendo apenas os bondes elétricos. Somente 10 anos depois, a Carris voltou a circular com ônibus. De 1964 a 1969, a companhia operou os trólebus (ônibus elétricos). Já os bondes elétricos duraram até 1970.

Concomitantemente a isso, ao longo das décadas de 1950 e 1960 a Prefeitura, através do DATC, passou a demandar e autorizar que pequenas empresas privadas prestassem serviço de transporte coletivo por ônibus. Quatro das principais empresas privadas de ônibus urbanos foram criadas nesse período: VAP Porto Alegre (1957), Trevo S/A (1959), SOPAL LTDA (1966) e Auto Viação Presidente Vargas Ltda (1967).

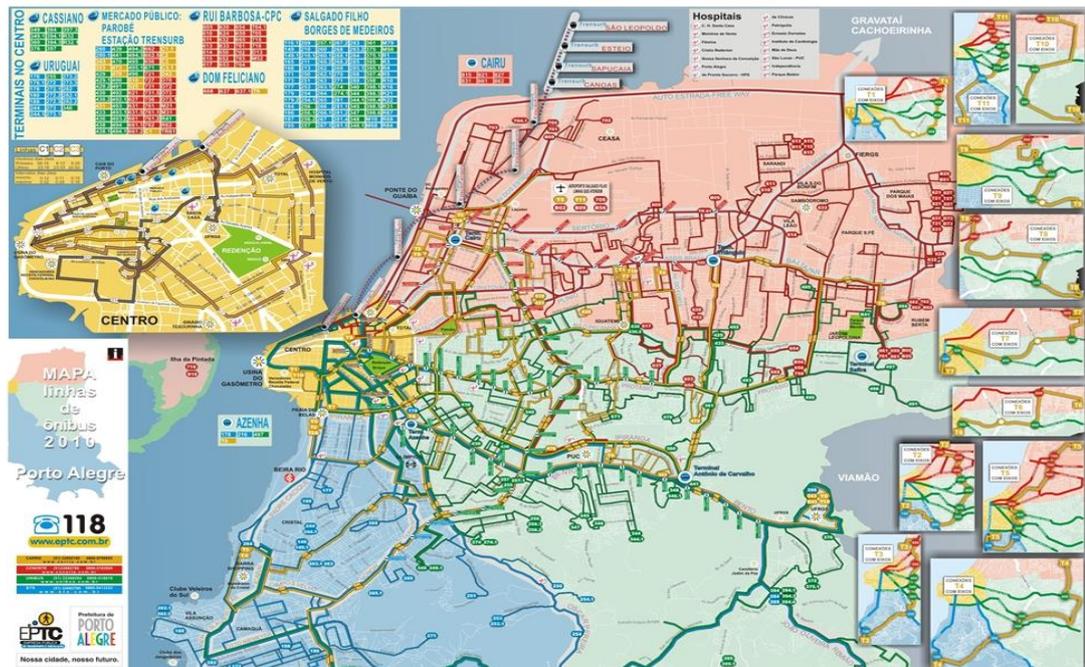
Em 1976, a Carris começou a operar as linhas transversais (T1, T2, T3 e T4), que ligam os eixos norte, leste e sul entre si e ao centro de Porto Alegre. Até hoje as 13 linhas transversais existentes são de responsabilidade desse grupo.

Em 1980, foi instituída a tarifa única para o transporte urbano por ônibus em Porto Alegre. Até então, as empresas prestavam o serviço a partir de consórcios informais entre elas, dividindo as linhas que cada uma deveria operar. Somente em 1998, as linhas foram divididas geograficamente em bacias operacionais, sendo três privadas: Sistema Transportador Sul (STS), o Consórcio Operacional Zona Norte (CONORTE) e o Consórcio União da Bacia Urbana Sudeste-Leste (UNIBUS); além da Carris, que atende a região central e, através das linhas

transversais, conecta as bacias entre si e ao centro. Em 2011, os consórcios eram formados pelas seguintes empresas:

- **CONORTE:** Consórcio Operacional da Zona Norte. Formado por Navegantes, Nortran e Sopal, com 423 veículos;
- **STS:** Sistema Transportador Sul. Formado por Viação Belém Novo, Restinga Transportes Coletivos, Viação Teresópolis Cavallhada, Transportes Coletivos Trevo e à extinta Expresso Cambará, com 480 veículos;
- **UNIBUS:** União da Bacia Urbana Sudeste Leste. Formado por Alto Petrópolis, Estoril, Sentinela, Gasômetro, Presidente Vargas, Sudeste, Vap e Vap-jar, com 386 veículos.

Imagem 15 – Mapa da divisão geográfica da rede de transporte regional de Porto Alegre



Fonte: EPTC / Prefeitura de Porto Alegre (2013).

Junto com essas bacias operacionais, foi criada a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), em 1998, que busca regulamentar e fiscalizar a prestação de serviço do transporte urbano por ônibus. Segundo o mapa da EPTC, em 2012, havia 240 linhas em operação em Porto Alegre.

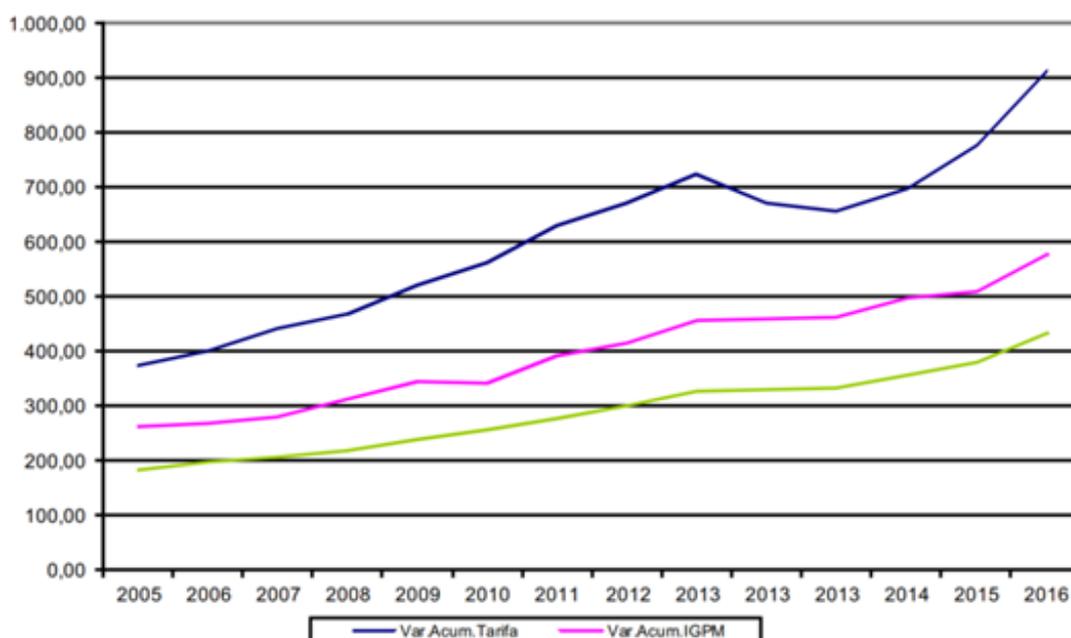
O Sistema de Bilhetagem Eletrônica, chamado em Porto Alegre de “Tri”, foi implementado em 2008, sendo a última grande transformação no sistema de transporte urbano coletivo da capital gaúcha antes da greve que aqui estudamos.

Em 2016, a EPTC divulgou um documento chamado “Transporte em Números” que nos ajuda a entender detalhadamente o sistema de transporte urbano por ônibus. Destacamos as seguintes informações do ano de 2014, ano da greve:

- Média mensal de passageiros: 17 213 897;
- Média mensal do IPK: 1,80 passageiros/km;
- Tarifa: R\$ 2,95;
- Salário médio do Rodoviário: R\$ 2.007,82.

Nesse mesmo documento, a EPTC faz uma comparação entre a variação acumulada das tarifas de ônibus com os índices inflacionários – no caso o IGPM. Chama atenção que as tarifas de Porto Alegre aumentaram consideravelmente acima da inflação.

Gráfico 28 – Comparação entre a variação acumulada da tarifa de ônibus e índices inflacionários



Fonte: EPTC (2016).

O documento compara o aumento das tarifas de ônibus nas capitais brasileiras desde a implementação do Plano Real, em 1994. A passagem aumentou 913% em Porto Alegre, enquanto a variação foi de 660% em São Paulo e 985,71% no Rio de Janeiro, o que coloca a capital gaúcha na condição de ter o quinto maior aumento e a carioca na segunda posição, entre todas as unidades da federação.

Em Porto Alegre, há um sistema participativo de definição das tarifas: o Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre (SEOPA) solicita um pedido de reajuste do valor das

tarifas, a EPTC calcula o valor a ser reajustado (ou não) e o valor então é encaminhado ao Conselho Municipal de Transporte Urbanos (COMTU) – que conta com a participação de trabalhadores rodoviários, usuários do sistema, empresários e representantes da Prefeitura. Se aprovado pelo COMTU, é levado ao prefeito para sanção (PINTO *et al.*, 2017).

Esse processo foi fonte de polêmicas e disputas durante a luta pela redução da tarifa em 2013, tratada a seguir. A disputa pela tarifa de 2013 abriu espaço para discussão sobre as licitações das empresas de ônibus privadas de transporte coletivo. Essas deveriam ocorrer em fevereiro de 2014 – no meio da greve; mas nenhuma empresa oferece propostas, então, lançaram novo edital em setembro daquele ano. As mesmas empresas se reorganizaram em quatro consórcios e ganharam a concessão das seis bacias licitadas, em concessões por 20 anos a partir de 2016.

A pressão pela privatização da Carris acentuou-se com o avanço do discurso e da prática neoliberal nas últimas décadas. Em 2016, na campanha eleitoral, Marchezan Júnior (PSDB) negou que tivesse a intenção de privatizar a companhia. Contudo, em junho de 2018, a Prefeitura contratou uma consultoria para analisar a possibilidade e o formato de venda da Carris. Porém, apenas na gestão de Sebastião Melo (MDB) um projeto de privatização foi aprovado pela Câmara de Vereadores de Porto Alegre, por 23 votos a 13, em setembro de 2021. No dia 3 de dezembro, o prefeito Melo sancionou a lei que permitia a venda da companhia em edital de concessão previsto para março de 2022. Entretanto, até abril de 2023, ele ainda não havia sido lançado.

Concomitantemente a esse processo, a Prefeitura de Sebastião Melo permitiu a extinção da função dos cobradores nos ônibus urbanos de Porto Alegre. A Lei nº 12.910 visa extinguir completamente a função até dezembro de 2025, com a não reposição das vagas e oferecendo planos de demissão voluntária. Com 21 votos a favor e 12 contra a lei foi aprovada na Câmara dos Vereadores e sancionada em 23 de novembro de 2021. Tratemos, a seguir, das características do trabalho no setor.

6.3 Os rodoviários e seu trabalho

Antes de desenhar o regime do trabalho rodoviário⁴⁷⁴, gostaríamos de fazer duas ressalvas. A primeira delas é que, apesar das diferenças e nuances presentes em cada um dos sistemas

⁴⁷⁴ Além das observações decorrentes da pesquisa de campo realizada nas três cidades, baseamo-nos aqui nos estudos de Caiafa (2002) e Silveira (2019), que fazem uma revisita, nos termos de Burawoy, das percepções de Caiafa sobre o trabalho do rodoviário urbano do Rio de Janeiro, atualizando-as.

de transporte urbano coletivo por ônibus das cidades aqui em questão, acreditamos que é possível compreender as condições de trabalho como um todo relativamente homogêneo. Dessa forma, os tratamos de forma unificada e destacamos as diferenças necessárias – a exemplo da Companhia Carris de Porto Alegre que, por ser uma empresa pública, apresenta algumas especificidades no regime de trabalho de motoristas e cobradores concursados. A segunda é que, ainda que a categoria rodoviária também seja composta por outras funções, como fiscais e funcionários do setor administrativo das empresas, aqui nos dedicamos somente aos motoristas e cobradores dos ônibus urbanos.

Se as obrigações dos motoristas são óbvias, no caso dos cobradores, é preciso complexificar um pouco mais: além de receber o pagamento das tarifas dos passageiros e devolver o troco quando necessário, os cobradores devem apontar o número de pagantes e fazer a prestação de conta para a empresa no final do expediente. Também é esperado que ajudem a organizar a ocupação dos espaços nos ônibus, além de fornecer informações sobre o trajeto quando os passageiros solicitam.

Feitos esses esclarecimentos, vejamos como se dá o início da carreira rodoviária. Existem três formas de entrar nas empresas rodoviárias privadas:

- a) Há aqueles que ingressam em atividades de limpeza e/ou manutenção dos ônibus, e com alguns meses ou anos de experiência, pleiteiam uma vaga de cobrador (com salários mais altos). Depois de mais alguns anos e ao conseguirem tirar a Carteira de Habilitação Nacional (CNH) tipo D, migram para a função de motorista (que também tem salários mais altos);
- b) Aqueles que ingressam direto como cobradores podem ou não ascender à vaga de motorista após alguns anos de experiência. Algumas empresas utilizam os cobradores em treinamento para manobrar ônibus nas garagens e para conduzir veículos vazios para pontos determinados da cidade, etc.
- c) Aqueles que já têm experiência como motorista de ônibus, seja urbano ou não, podem ingressar diretamente na função.

No caso da Carris, os concursos são direcionados para cobrador e motorista, sem possibilidade de ascender de um cargo a outro. Se um cobrador quiser se tornar motorista ele deve prestar um novo concurso de ampla concorrência.

Assim como as demais categorias estudadas nesta tese, há uma forte hierarquia no sistema de transporte urbano por ônibus, em termos de salários e poder de controle nos terminais

e garagens. Existe a seguinte escala: cobrador, motorista, fiscal – controla os horários dos ônibus nos pontos intermediários ao longo do trajeto da linha –, despachante – controla se os ônibus estão cumprindo os horários e quando cada veículo deve sair –, e, por fim, inspetor – fiscaliza os fiscais e despachantes.

O aumento do número de câmeras de monitoramento nas cidades diminuiu a importância dos fiscais, mas eles continuam existindo. As agências fiscalizadoras estabeleceram centros de operações em que uma só pessoa acompanha, simultaneamente, diversas linhas e regiões da cidade.

Antes da instalação das câmeras de monitoramento a vigilância era atribuída à figura do “secreta”, encarregado posicionado nos ônibus e terminais, pago pelas empresas para verificar irregularidades, tais como pessoas pulando catraca ou deixando de pagar a passagem, motoristas mudando de rota ou ignorando sinal de passageiros, largados para trás de propósito. (CAIAFA, 2002, p. 98). No linguajar popular, o “secreta” é o cagueta, X9, dedo-duro, etc. Contudo, Caiafa percebe se tratar mais de uma figura mítica, que simboliza um agente ou o conjunto de pessoas, dado que qualquer um pode denunciar. Assim, o “secreta” simboliza mais o imaginário de um universo que suscita grande quantidade de denúncias do que alguém responsável por reportar problemas. Com isso, a empresa promove um clima de permanente vigília, como se o patrão fosse onipresente (CAIAFA, 2002, p. 98). Já Silveira percebeu que, após a instalação das câmeras de segurança nos veículos, os “secretas” passaram a ser eliminados e substituídos pela tecnologia. (SILVEIRA, 2018, p. 151). Já os despachantes são os funcionários da empresa que controlam os horários de partida dos ônibus da garagem e/ou do terminal com destino ao percurso da linha, assim de retorno. Esse procedimento é fonte de muito conflito, já que as jornadas de trabalho dos motoristas e cobradores só começa a contar no momento em que estes recebem do despachante a ordem de sair com o ônibus.

Normalmente, há duas jornadas de trabalho, com duração de seis horas e quarenta minutos e outra com o total de sete horas e dez minutos.⁴⁷⁵ Com base nessas jornadas e na duração da volta de cada linha (isto é, o tempo gasto para ir do ponto inicial ao final e retornar), são estabelecidos o horário de entrada de cada rodoviário e a previsão de saída do serviço – esta é a escala de trabalho atribuída a cada motorista/cobrador, semanal ou quinzenalmente. Portanto, o funcionário deve chegar no horário combinado na garagem ou terminal, porém, sua jornada de trabalho só começa a contar quando o despachante autoriza sua viagem.

⁴⁷⁵ Há também outras jornadas especiais, com mais horas de trabalho por dia, mas com folgas aos finais de semana garantidas. Elas nos pareceram exceções.

Dessa forma, se um despachante quiser prejudicar um motorista ou cobrador, ele pode retardar a liberação do ônibus, postergando o início da sua jornada de trabalho por minutos e até horas. Além disso, há outra forma de assédio praticada pelos despachantes: quando colocam os “desafetos” nas piores escalas e com os piores ônibus da empresa. Mas esse cerco acontece de uma forma velada, indireta, como percebe Victor, cobrador de São Paulo:

Eles não te assediam moralmente⁴⁷⁶, eles não te obrigam a nada, mas amanhã você está fodido, amanhã está em outra tabela [escala], está em outro horário. Se está achando ruim, eles podem fazer isso, e se falar que é perseguição, a empresa fala que pode fazer isso. Mas a gente sabe que é perseguição. (VICTOR, 2022).⁴⁷⁷

Já Giovanelli (2018), motorista de Porto Alegre, relata: “Meu carro é o mais velho da Sudeste, porque eu xinguei o proprietário da empresa, eu tive atrito com ele, aí no outro dia cheguei ali e o cara da portaria disse que o despachante tinha deixado esse carro [...]”. Vale frisar que, via de regra, normalmente uma mesma dupla, motorista e cobrador (quando ainda há), trabalha sempre no mesmo ônibus.

Por sua vez, as empresas não deixam de ter interesse em que os trabalhadores se atrasem, usando isso como pretexto, como percebe Silveira, “pois assim podem decidir se os(as) dispensam e descontam seus salários ou se os(as) alocam para trabalhar em outra linha na qual esteja faltando um(a) funcionário(a)” (SILVEIRA, 2018, p. 144). Ao contrário do despachante, que pode retardar o início da jornada do motorista e do cobrador se estes chegam atrasados na garagem ou no terminal de ônibus, por poucos minutos que seja, já estando sujeitos a se privarem (e a serem descontados) em uma volta no início da jornada, ou até mesmo a perderem o dia todo de trabalho.

Essa questão da jornada indica que o tempo é uma questão central em todo o trabalho do rodoviário: o motorista não pode dirigir tão devagar que exija que a empresa coloque outros ônibus para compensarem a demanda, mas também não pode dirigir tão rápido que deixe passageiros para trás nos pontos. O ônibus deve estar sempre cheio, pois isso aumenta o IPK e as taxas de lucros do empresário. Silveira sintetiza bem essa questão:

[...] para o capitalista do transporte por ônibus, o número de passagens vendidas deve ser o mais alto possível e o tempo de percurso o menor possível. Um maior tempo de percurso implica a elevação de custos não somente em decorrência do maior uso de combustível e do desgaste do veículo, mas também em função da necessidade operacional – e de mercado – de se colocar mais veículos rodando na linha, cada um com um par de trabalhadores. [...] ônibus vazio é ‘capital imobilizado’ para o capitalista. [...] Quanto mais rápido o motorista dirigir sem ‘largar a pé’, maior a produtividade do negócio e ‘mais-valor relativo’ é extraído. (SILVEIRA, 2018, p. 97-98)

⁴⁷⁶ Parece-nos um assédio moral muito claro, mas, provavelmente, devido às experiências pregressas e a outras formas de assédio praticadas nas garagens e terminais, esses trabalhadores não conseguem entender essa prática nitidamente como um assédio moral.

⁴⁷⁷ Entrevista concedida a nós em 27/07/2022.

“Largar a pé” é uma expressão da categoria para o motorista que corre muito, faz o percurso em pouco tempo, mas acaba não recolhendo passageiros no ponto de ônibus. Caiafa (2002) percebe que existe um controle mais rigoroso em cima do cumprimento do tempo mínimo do percurso entre os pontos iniciais e finais, enquanto para ela o controle sobre o tempo máximo seria menor. Não foi o que apuramos em nossa pesquisa de campo, entretanto, já que, talvez, em função do crescimento do trânsito nas cidades nas últimas décadas, a principal reclamação que encontramos entre os trabalhadores rodoviários era a de que nem o tempo máximo de cada volta é exequível, não restando tempo para descanso ou necessidades fisiológicas.

Caiafa pontua que diversos motoristas “correm como loucos” para adiantarem alguns minutos e conseguirem ir ao banheiro, beber água, tomar um café, comer uma merenda, etc. Para a empresa, não existe o rodoviário fora do ônibus, assim, ele é confundido com uma máquina que não tem necessidades vitais a satisfazer. Isso fica nítido ao observarmos que os pontos finais de linhas e terminais de ônibus carecem de condições para que os rodoviários, que enfrentam horas de trânsito extenuante, possam usufruir, com o mínimo de tranquilidade, dos intervalos de trabalho – em meio a passarelas de ônibus quentes, barulhentas, apinhadas de gente, sem uma logística adequada -, afinal ônibus parado é capital imobilizado para o capitalista do setor rodoviário:

Para a empresa o tempo do rodoviário fora do veículo inexistente e se ignora por completo a sua presença no ponto final. A regra é que não haja banheiro, nem água ou qualquer instalação que lembre a presença humana nos pontos finais, fora o abrigo precário para o despachante (uma pequena cabine). (CAIAFA, 2002, p. 50).

Isso acaba por gerar uma relação conflituosa entre rodoviários e passageiros, como constatam nossas entrevistas. Os primeiros relataram a incompreensão dos usuários com o trabalhador, como se eles fossem culpados do atraso, das péssimas condições dos ônibus e demais problemas inerentes ao serviço de transporte coletivo urbano. Caiafa percebe que os rodoviários chamam pejorativamente os passageiros de “bonecos”, desumanizando-os, como se transportassem cargas mortas e não vidas. Segundo a autora, essa aversão seria maior com os idosos e estudantes que, além de terem benefícios e/ou gratuidade da tarifa⁴⁷⁸, ainda atrasam as viagens. Segundo os motoristas, os idosos demoram para entrar e sair do ônibus, ademais, embarcam em um ponto e descem no seguinte, já que não pagam a passagem. Os estudantes, por sua vez, ainda perturbam o ambiente de trabalho dos motoristas, fazendo bagunça e algazarra dentro dos veículos.

⁴⁷⁸ A autora identifica a existência de metas de passagens pagas a cada volta do ônibus, embora não tenhamos percebido o mesmo. Não temos elementos para afirmar se esse mecanismo foi extinto ou se seria apenas uma preocupação dos trabalhadores. De todo modo, esta informação não apareceu em nossa pesquisa de campo.

Zé Maria, cobrador da Gatusa de São Paulo, relata que muitas vezes os passageiros descontam suas frustrações e angústias nos rodoviários, que acabam punidos pelas empresas: “Uma vez um colega fez uma brincadeira com o passageiro: o passageiro subiu e perguntou que lado tá o sol, [...], o cara falou que o sol estava do lado de fora. Tomou 2 dias, o passageiro fez reclamação [para a Sptrans] e tomou gancho por isso”. (ZÉ MARIA, 2022).⁴⁷⁹

O mesmo trabalhador relata-nos um caso de racismo de uma passageira contra ele, negro de pele retinta, após um pequeno conflito entre os dois. Ele demandou que ela passasse a catraca e não ficasse na frente do ônibus – aplicando as regras da SPTrans –, ao que a passageira respondeu que “tinha que ser macaco mesmo”. Logo, ele pediu para o motorista procurar uma viatura da PM e foram eles, a passageira e outros passageiros de testemunha para uma delegacia de polícia fazer a denúncia por injúria racial.

Mas também existem os trabalhadores que não têm essa má experiência com os passageiros. Por exemplo Javier, cobrador da Carris de Porto Alegre: “Eu sempre falo que na Carris eu me incomodei muito mais lá dentro com a chefia do que com o trânsito ou passageiro”.⁴⁸⁰

Há uma dualidade grande entre os rodoviários: de um lado eles amam a profissão e acreditam que apenas essa paixão torna possível a perseverança na atividade; por outro lado, descrevem a profissão como extremamente penosa e desgastante.

Em fevereiro de 2022, entrevistamos um motorista de 35 anos, que descansava entre uma volta e outra na região da Central do Brasil, no Rio de Janeiro. Ele é rodoviário desde 2008 e sintetizou bem essa relação com a profissão: “O que me segura aqui é que eu amo essa porra, isso é minha cachaça.” (GILBERTO, 2022).⁴⁸¹ Ao mesmo tempo em que a cachaça alegra e traz prazer para quem a consome, ela também entorpece e envenena.

Além do que já foi colocado aqui, os rodoviários reclamaram muito das condições dos ônibus e do trânsito. Por exemplo, um cobrador de 34 anos que entrevistamos em maio de 2021, no terminal Bandeira, em São Paulo, desabafa:

Um dia trabalhei em um ônibus chovendo em cima de mim, mas chovendo absurdo, não era uma gotinha de água, era escorrendo água, eu estava tomando um banho de cachoeira. Aí você chega no terminal e fala para o fiscal ‘o ônibus tá chovendo’ e ele diz ‘ah, não posso fazer nada, é o que tem’. (CÁSSIO, 2021).⁴⁸²

⁴⁷⁹ Entrevista a nós concedida em 08/05/2022.

⁴⁸⁰ Em entrevista concedida a nós em 19/02/2022.

⁴⁸¹ Gilberto é motorista, tem 35 anos e é rodoviário desde 2008. A entrevista foi concedida em 08 de fevereiro de 2022, enquanto descansava entre uma volta e outra na região da Central do Brasil no Rio de Janeiro.

⁴⁸² Cássio é cobrador, tem 34 anos. Entrevista concedida em 07 de maio de 2021, no terminal Bandeira em São Paulo.

Já Chicão, motorista da Trevo, em Porto Alegre, uma das lideranças forjadas na greve de 2014 na cidade, descreve mais detalhadamente a situação dos ônibus impostas aos rodoviários:

A gente trabalha em carros sucateados, principalmente a gente que trabalha em periferia, que executa itinerário em linhas que atende a periferia, a gente é maltratado nesse ponto, a gente trabalha em carros que não tem ar condicionado, os motores são dianteiros, as vedações já não suportam o ruído, a gente tem a questão de freios, uma série de questões de manutenção e de renovação de frota, que nós que trabalhamos em comunidade mais pobres a gente sente na pele isso, a gente tem que trabalhar com o que tem, e o que tem é o que arrebenta a saúde do trabalhador, coluna então nem se fala, a gente trabalha às vezes em uns carros que não tem as mínimas condições de suportar uma jornada de sete horas, oito horas, ou dez horas,⁴⁸³ como chega a ser no final de semana, em que o trabalhador tem que ir sentado em um assento e encostar as costas em um encosto que há muito tempo não atende as especificações da fábrica, ou talvez de qualquer órgão que venha fiscalizar aqui. (CHICÃO, 2018).⁴⁸⁴

Outro motorista, de 32 anos, há 10 como rodoviário no Rio de Janeiro, reclama do trânsito e da falta de assistência dos responsáveis pela circulação dos veículos na cidade:

Quem falou que a cidade do Rio de Janeiro é cidade maravilhosa, caralho, meu irmão, estou há cinco anos e oito meses fazendo linha Central-Recreio, eu nunca vi um guarda do trânsito ajudando a desafogar o trânsito [...] o guarda de trânsito só aparece para multar a gente na Presidente Vargas. (LUIS FELIPE, 2022).⁴⁸⁵

A questão das multas é fonte de muitos problemas para os rodoviários, já que os valores são descontados dos salários dos motoristas e podem fazer com que eles percam a CNH e o emprego, consecutivamente. Isso gera uma contradição grande: se por um lado existe a demanda para que “corram como loucos”, de outro tem que fazer isso sem tomar multas.

Ademais, não só as multas são descontadas dos salários dos motoristas, como também os consertos de avarias nos ônibus e veículos de terceiros em caso de acidentes. Sobre isso, obtivemos relatos de empresas que além de descontar dos motoristas os custos dos reparos dos veículos, concomitantemente disputavam judicialmente com os terceiros envolvidos no acidente, de forma a responsabilizá-los e assim desabonar a empresa de quaisquer ônus. Com isso, a empresa recebe duas vezes os custos do reparo: do motorista do ônibus e do proprietário do veículo acidentado.

Já os cobradores têm seus salários deduzidos quando cometem erros no fechamento do caixa e o valor em espécie auferido no final da jornada é menor do que o estipulado pela catraca ou pelo sistema eletrônico de bilhetagem. Mas o grande problema para os cobradores são os assaltos aos ônibus – fonte também de constantes reclamações nas entrevistas.

⁴⁸³ Quando Chicão está falando nessas jornadas de 7, 8 e até 10 horas de duração, ele está se referindo às horas extras cumpridas pelos trabalhadores aos finais de semana.

⁴⁸⁴ Entrevista concedida a nós 16/01/2018.

⁴⁸⁵ Luís Felipe tem 32 anos, atua há 10 anos como rodoviário no Rio de Janeiro. Entrevista concedida em 08 de fevereiro de 2022

Ao iniciar a jornada de trabalho, o cobrador recebe da empresa um valor de giro para troco e deve manter consigo na catraca um valor aproximado a este – em torno de 20 passagens – e todo o resto deve ser depositado em um cofre dentro do ônibus. Caso o ônibus sofra um assalto, a empresa cobra do trabalhador tudo que estiver acima desse valor. Acontece que, muitas vezes, devido à correria da entrada de passageiros ou por considerar que o valor estipulado não é suficiente para retornar o troco naquela linha, o cobrador mantém consigo um valor em espécie acima do determinado, e por isso sofre essa punição.

Segundo nos contaram os rodoviários, os policiais costumam se referir aos ônibus como “caixa eletrônicos ambulantes”, por serem alvos fáceis dos assaltantes e uma maneira rápida de conseguirem dinheiro. Em Porto Alegre, a situação ficou tão grave que, em 2016, foi criada a Força Tarefa de Combate a Roubos no Transporte, por parte das polícias civil e militar, STET-POA, EPTC e outros órgãos públicos, para combater e investigar esse tipo específico de ocorrência.

Nossos entrevistados relataram sentir a diminuição do problema, principalmente, após a instalação de câmeras de vídeo nos ônibus. Essa sensação foi corroborada pelos dados captados pela força-tarefa, que registraram a redução de 94%⁴⁸⁶ dos assaltos a ônibus na capital gaúcha, mesmo que destacando-se no período de 2016 a 2022 o avanço da crise econômica e social em todo país.

Os descontos salariais sofridos pelos rodoviários funcionam como pressão para que façam horas extras e “dobras”.⁴⁸⁷ A grande vantagem para os trabalhadores é que as dobras são pagas diretamente em espécie após o término da segunda jornada, ou seja, sem desconto de impostos, e podem significar um alívio imediato para o período que sucede o meio do mês, permitindo fazer uma compra de supermercado para a família, por exemplo.

Já as horas extras são pagas normalmente ao final do mês e são menos uma escolha dos trabalhadores e mais uma decorrência de acasos, como congestionamentos súbitos no trânsito – que aumentam a duração do percurso da linha -, ou de necessidades e imprevistos na empresa. Betão, cobrador de Porto Alegre, demonstra a importância das horas extras para o trabalhador rodoviário: “Vou ser bem sincero, o que nos mantêm são as horas extras que dão o ânimo para

⁴⁸⁶ Cf. matéria: Primeiro trimestre registra queda de 94% de assaltos a ônibus desde a criação de força-tarefa. *Site Porto Alegre Prefeitura*. 15/04/2022. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/primeiro-trimestre-registra-queda-de-94-de-assaltos-onibus-desde-criacao-de-forca>>. Acessado em 08/04/2023.

⁴⁸⁷ A dobra é quando o motorista ou cobrador trabalha duas jornadas seguidas em um mesmo dia, sendo mais comum para os trabalhadores que fazem a primeira jornada de manhã e emendam até a noite. Essa prática não aparece nas convenções coletivas da categoria, burlando a cobrança de impostos e direitos trabalhistas.

o cara trabalhar. Tem muita gente desanimada na categoria, tem muito motorista que está largando para fazer outras coisas, tem gente que tá saindo daqui para virar Uber, para ver como tá ruim. (BETÃO, 2019).”⁴⁸⁸

Curiosamente, o salário não é um problema central para os rodoviários – talvez não depois das greves de 2014 e da obtenção de alguns reajustes salariais. Giovanelli, entrevistado em 2018, citado anteriormente, sintetiza sua percepção: “O problema é que muita gente vai achar que esse é um salário bom, mas é um salário de um trabalhador estressado, uma folga por semana, espremido tanto com o passageiro no horário quanto com a empresa”. À época ele nos relatou ganhar aproximadamente R\$ 2.600, ou seja, 2,5 salários mínimos de 2019.

Como adiantamos anteriormente, a extinção da função do cobrador é uma realidade que se espalhou por todo o país, principalmente a partir da implementação dos Sistemas de Bilhetagem Eletrônica, em meados da década de 2000. Esse fato acarreta dois problemas centrais: a) o desemprego de centenas de milhares de cobradores em todo o Brasil, principalmente de cobradoras, que têm mais dificuldade de se readaptarem como motoristas; b) a sobrecarga de trabalho dos motoristas, que passamos a exemplificar a seguir.

Sobre o desemprego dos cobradores, entrevistamos um cobrador de uma empresa privada de Porto Alegre que nos declarou que, com o fim da função, pretendia tornar-se motorista de carros por aplicativo. Contraditoriamente, os aplicativos constituem um dos principais fatores responsáveis pela diminuição dos passageiros do transporte de ônibus e pela redução do IPK, sendo utilizados pelas empresas como justificativa para a demissão dos cobradores.

Já sobre a sobrecarga de trabalho dos motoristas, observamos em campo que um motorista, ao parar no ponto, deve executar as seguintes ações:

- 1) Acionar a frenagem e parar completamente o veículo;
- 2) acionar a abertura das duas portas;
- 3) receber o dinheiro dos passageiros que pagam em espécie;
- 4) fazer mentalmente os cálculos e dar o troco quando houver;
- 5) assegurar-se pelo espelho da porta traseira de que todos os passageiros desceram;
- 6) acionar o fechamento da porta traseira;
- 7) olhar a porta dianteira, ao seu lado, se todos os passageiros subiram;
- 8) acionar o fechamento da porta dianteira;
- 9) engatar a marcha do veículo⁴⁸⁹ e acelerar para promover a saída do veículo.

⁴⁸⁸ Cobrador de Porto Alegre, tinha 32 anos quando o entrevistamos em 22/07/2019.

⁴⁸⁹ A minoria dos veículos nas três cidades tem câmbio automático.

Cronometramos esse procedimento nas três cidades, diversas vezes, e todos esses cuidados devem ser observados em pouco mais de 10 segundos. Quando ainda existem cobradores nos ônibus, além de suas próprias funções, eles também auxiliam os motoristas no controle das portas, avisando quando pode fechá-las, ou até mesmo em manobras mais arriscadas no trânsito. Sem o cobrador, o motorista além de dar informações sobre o trajeto daquela linha, quando solicitadas, tem também, ao mesmo tempo em que dirige, que dividir a atenção entre seus passageiros e o trânsito.

Essa situação aumenta a duração das viagens, afinal, o pagamento e recebimento do troco das passagens pode gerar fila, o número de acidentes de trânsito pode aumentar devido ao desvio do foco dos motoristas e pequenos acidentes podem ocorrer com os passageiros, como quedas decorrentes de aceleramentos ou frenagens bruscas do veículo, além de imprevistos mecânicos, desentendimentos entre passageiros, outros.

Por fim, voltemos à questão do “amor” à profissão. Esse “amor” está associado exatamente à dureza da profissão. Segundo Caiafa os rodoviários comparam-se a um leão, pois afirmam que “tem que ser leão” (2002, p. 158-159). Essa autoimagem vem da interpretação de que precisam ser corajosos e valentes, tanto é que o símbolo do Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro traz os traços de um leão.

Imagem 16 – Símbolo do Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro



Fonte: Site expirado (2023).

O trabalho dos rodoviários é tão desgastante que eles percebem impactos até em suas vidas pessoais:

Meu casamento aturou caminhão, ficava longe, e não aturou rodoviário, o cara chega louco em casa. O cara não tem botão de ligar e desligar, mulher de rodoviário é valente, para ficar casada com rodoviário, porque fim de semana ela não entende, ela quer sair. Não quer ver gente, está cansado, tem só um dia de folga. No máximo um

churrasquinho, no máximo visitar um parente e acabou história. (MARCELO, 2022).⁴⁹⁰

Apesar dessa autoimagem, os rodoviários percebem que são pouco valorizados e sua importância para o funcionamento da cidade é pouco reconhecida. Caiafa relata ter visto em um ônibus na linha 107, no Rio de Janeiro um pano atrás do banco do motorista com os dizeres: “O volante de um ônibus é o troféu de um herói sem valor”. (2002, p. 157).

6.4 Antecedentes: a luta da juventude pela redução da tarifa do transporte coletivo

Antes que adentremos propriamente na discussão das greves dos rodoviários de 2014, é preciso fazer um breve preâmbulo sobre os movimentos juvenis de luta pela redução do preço da passagem do transporte coletivo, ainda em 2013. Mesmo que no capítulo 3, acerca do contexto socioeconômico e político, já tenhamos abordado a onda de protestos de 2013 através de uma análise mais política, é importante analisar nesse tópico, mesmo que brevemente, o movimento do BLTP em Porto Alegre e o início dos levantes contra o aumento da passagem em São Paulo e Rio de Janeiro, com o objetivo de demonstrar que a luta jovem em 2013 é indissociável da luta dos rodoviários de 2014.

Essas greves aconteceram entre janeiro e maio de 2014. No ano anterior, as principais capitais do país haviam sido sacudidas por uma jornada de lutas juvenis contra o aumento das passagens de ônibus e metrô. Em janeiro de 2013, Porto Alegre foi tomada pelo Bloco de Luta pelo Transporte Público (BLTP)⁴⁹¹ contra o aumento das passagens do transporte coletivo da capital gaúcha; segundo Haubrich (2018) foi ali “onde tudo começou”, ou seja, este foi o prelúdio das “Jornadas de Junho” que atingiram São Paulo e depois o Brasil na luta pela redução das tarifas do transporte. A bem da verdade, quando as “Jornadas de Junho” explodiram, tornando-se manifestações multitudinárias, a pauta da passagem diluiu-se em uma infinidade de outras reivindicações – como a anticorrupção e a reivindicação por serviços públicos “padrão FIFA”.⁴⁹²

De todo modo, a questão do transporte público e do direito à cidade estava muito presente no debate público brasileiro, e as lutas dos rodoviários por melhores condições de trabalho

⁴⁹⁰ Motorista de São Paulo de 54 anos quando o entrevistamos em 07/05/2022, foi motorista de longas distâncias, antes de ser motorista do transporte coletivo urbano.

⁴⁹¹ Originada no começo de 2012, era uma frente de organizações políticas e movimentos sociais (como PSOL, PSTU, PT, DCE-UFRGS, Frente Quilombola, Frente Anarquista Gaúcha – FAG) que lutava contra o aumento das passagens, pelo passe livre universal e em defesa da qualidade do serviço de transporte público. Alexandre Haubrich (2018, p. 39) define o BLTP como um “movimento de movimentos”, pois aglutinava diversos coletivos, movimentos, correntes políticas, sindicatos e oposições sindicais.

⁴⁹² Em referência às modernas “arenas” de futebol construídas ou reformadas em consonância com os padrões da Federação Internacional de Futebol.

e salários se inserem nesse contexto. Há, contudo, uma aparente contradição entre a redução ou manutenção do preço da passagem e a demanda de aumento dos salários dos trabalhadores rodoviários. Essa contradição é apontada pelas empresas de ônibus que justificam os aumentos das tarifas com base nos “custos com pessoal”; porém, como já demonstramos anteriormente, as empresas aumentaram as passagens acima da inflação tendo como principal motivo a redução do IPK – causada exatamente pela péssima qualidade do serviço prestado, o que é combatido tanto pela juventude como pelos rodoviários.

Bloco de Lutas pelo Transporte Público de Porto Alegre

Desde o final do ano de 2012, Porto Alegre esteve marcada por atos em defesa do direito de acesso à cidade – como o ato em “Defesa Pública da Alegria”, ocorrido em outubro daquele ano, reivindicando os espaços públicos e gratuitos como parte do exercício pleno do direito à cidade. Com o início do novo ano, ainda em janeiro, o Bloco de Lutas pelo Transporte Público convocou as primeiras reuniões para organizar a resistência ao aumento da tarifa do transporte coletivo porto-alegrense. Essas reuniões desembocaram em atos ao longo de todo o primeiro trimestre de 2013.

Desde o primeiro ato, havia faixas e cartazes em apoio aos rodoviários, como a do DCE-UFRGS, que dizia: “Nenhum aumento nas passagens/ Todo apoio aos rodoviários”. Segundo Haubrich (2018, p. 51) e Muhale (2014, p. 50), eram também levantados cartazes e entoados cânticos em apoio aos rodoviários – alguns destes esperavam para sair com seus ônibus do terminal na Praça Parobé e eram ovacionados pelos manifestantes.

Os rodoviários, principalmente ligados à oposição, também participaram dos atos, levando inclusive uma faixa onde pediam: “Qualidade de vida – 6 horas já! Não somos massa de manobra para aumento das passagens”. Essa evidente unidade entre a juventude – defendendo a redução da passagem e o passe livre -, e os rodoviários em luta por melhores salários e condições de trabalho é fundamental para desmistificar a ideia de que as tarifas sofrem aumento para suprir a demanda salarial dos rodoviários ou vice-versa.

Como dissemos no terceiro tópico deste capítulo, em Porto Alegre, após solicitação das empresas, o valor da tarifa foi recalculado pela EPTC e seria aprovado pelo COMTU. No ano de 2013, o Tribunal de Contas do Estado (TCE) solicitou que a EPTC refizesse o cálculo dos custos de operação levando em consideração a frota de ônibus nas ruas e não a frota total, como era até então. Isto adiou a definição do valor da tarifa para março, possibilitando que o BLTP tivesse mais tempo para organizar o embate.

No dia 15 de fevereiro, o SEOPA protocolou pedido de reajuste de 14,82% das tarifas (de R\$ 2,85 para R\$ 3,30). Contudo, a EPTC informou que ainda aguardava a decisão do TCE sobre a forma de cálculo do valor. A discussão sobre o transporte público e a tarifa estava no centro do debate público em Porto Alegre, assim, o BLTP convocou novo ato para três dias depois. Segundo Muhale (2014) e Haubrich (2018), os atos iam ganhando apoio da população na cidade e crescendo gradativamente.

No entanto, no dia 21 de março, o EPTC indicou aumento para R\$ 3,05, o que foi aprovado pelo COMTU e sancionado pelo vice-prefeito Sebastião Melo no mesmo dia. Apesar disso, os atos perdiam engajamento e participação popular. Já no dia 27 desse mês, em um novo ato à frente da prefeitura, o secretário municipal de governança, César Busatto, foi atingido por tintas vermelhas ao tentar sair do local para conversar com os manifestantes; em sequência iniciou-se uma tentativa de ocupação do prédio da prefeitura. Quando essa tentativa ocorreu, todas as luzes da praça foram apagadas e o Batalhão de Choque da BM começou a avançar sobre os manifestantes. O confronto se generalizou, uma militante foi presa dentro da prefeitura e encaminhada para o Palácio da Polícia, e o ato estendeu-se para reivindicar sua liberação.

No dia 04 de abril, os vereadores do PSOL em Porto Alegre, Fernanda Melchionna e Pedro Ruas, ingressaram com uma ação pedindo a anulação do aumento da tarifa e em decisão liminar, no mesmo dia, o juiz Hilbert Maximiliano Obra, acatou o pedido. O veredito foi anunciado em primeira mão no caminhão de som do ato no fim do dia, mudando completamente o ânimo e o caráter da manifestação, que se tornou quase um ato-festa.⁴⁹³ No entanto, a Prefeitura decidiu não recorrer à liminar e consolidou-se a manutenção do preço da passagem.

Após as “Jornadas de Junho”, o BTLTP ocupou a Câmara de Vereadores da cidade no dia 10 de julho, pelo passe livre municipal e abertura das contas das empresas de transporte coletivo.⁴⁹⁴ Aqui não entraremos nos detalhes dessa ocupação, mas chama atenção, na extensa descrição feita por Haubrich (2018, p. 121-153) que os trabalhadores do transporte público não frequentavam o espaço da ocupação, tampouco nela havia sinalizações de apoio às lutas dos rodoviários. A única exceção foi a participação de Weber, uma das lideranças rodoviárias da oposição cutista, que participou de um seminário em 13 de julho (quarto dia de ocupação) sobre o transporte público em Porto Alegre.

⁴⁹³ Há uma nítida dualidade entre a ação direta e a institucionalidade na ação do BLTP, o que se apresentava como uma contradição para os setores anarquistas/autonomistas. Não é o centro de nosso debate aqui, mas vale conferir a longa declaração de Matheus Gomes para Haubrich (2018, p. 69-71).

⁴⁹⁴ Já haviam ocorrido ocupações em Belém (PA), Santa Maria e São Leopoldo (RS), e ao longo do mês de julho e agosto diversas câmaras municipais foram ocupadas.

As Jornadas de Junho de 2013

Assim como em Porto Alegre, a luta pela redução da passagem tem uma forte organização por trás dela; em São Paulo é o Movimento Passe Livre (MPL), que teve atuação nacional. Ainda que haja muitas semelhanças e mesmo possíveis diálogos com o BLTP, não conseguimos encontrar o motivo para a separação das duas organizações.

No dia 25 de maio de 2013, o então prefeito de São Paulo, Fernando Haddad (PT), indicou o aumento da passagem dos ônibus para R\$ 3,20, significando um acréscimo de 6,67% na tarifa. Dois dias depois, o MPL começou com uma série de atos descentralizados na capital paulista, com a ocupação de terminais de ônibus nas periferias da cidade: Pirituba (27/05), Parque D. Pedro (29/05) e M'Boi Mirim (03/06). Todos eles convocavam e buscavam culminar em um grande ato no centro de São Paulo, no dia 06 de junho.

No mesmo dia ocorria, no Rio de Janeiro, a segunda manifestação contra o aumento da passagem do transporte público carioca de R\$ 2,75 para R\$ 2,95 (correspondente a 7,73%).⁴⁹⁵ O ato concentrou-se na Central do Brasil e tentou caminhar pela Av. Presidente Vargas, mas foi reprimido pela Tropa de Choque da PM-RJ⁴⁹⁶.

Uma semana depois, no dia 13 junho, houve novo ato, com aproximadamente 20 mil pessoas que saíram do Teatro Municipal, passaram pela Praça da República e encaminhavam-se para a Paulista pela rua da Consolação. Sem motivo aparente, na rua Maria Antônia, a Tropa de Choque da PM-SP começou a lançar bombas de efeito moral, gás lacrimogêneo e atirar com balas de borracha. Isso transformou as ruas da região em um cenário de guerra, com dezenas de feridos (inclusive jornalistas) e detidos.

Esse ato parece ser o momento de virada da conjuntura local e mesmo nacional. Fato exemplar disso foi a cobertura da mídia que até então retratava os atos focando mais sobre os seus efeitos no trânsito do que em suas reivindicações propriamente. A partir dali, e cada vez mais, passa a apoiar as manifestações e tentar dirigir as reivindicações.

Na segunda-feira seguinte, dia 17 de junho, houve novo ato com a participação de centenas de milhares de pessoas e, de fato, as “Jornadas de Junho” eclodem em todo país. Novamente, manifestações ocorrem no Rio contra o aumento da passagem na cidade, com mais de 100 mil pessoas – em outras cidades e capitais já se espalhavam atos semelhantes, por exemplo,

⁴⁹⁵ Não conseguimos encontrar a data e informações do primeiro ato. Apenas sabe-se que Eduardo Paes, então prefeito do Rio, anunciou o aumento previsto para 23 de abril para início de junho de 2013. Disponível em: <<https://memoria.etc.com.br/noticias/brasil/2013/04/prefeito-do-rio-confirma-reajuste-de-passagens-de-onibus-em-junho>>. Acessado em 12/04/2023.

⁴⁹⁶ Para conferir sobre o segundo ato, ver matéria. Nota sobre o ato contra o aumento da passagem no Rio (por MPL-SP). *Passa Palavra*, 06 de junho de 2013. Disponível em <<https://passapalavra.info/2013/06/78568/>>. Acessado em 12/04/2023.

em Goiânia a Prefeitura revogou o aumento da passagem preventivamente. Nesse dia, pautas correlatas e outras não tão próximas assim, como o combate à corrupção, começaram a aparecer.

Dois dias depois, 19 de junho, após voltarem da viagem a Paris, Alckmin e Haddad⁴⁹⁷ anunciaram conjuntamente, na sede do governo estadual, o Palácio dos Bandeirantes, a revogação do aumento das tarifas de ônibus e metrô.⁴⁹⁸

Vale frisar que, ao contrário do ocorrido em Porto Alegre, em São Paulo e no Rio de Janeiro não houve qualquer registro de apoio dos rodoviários aos jovens em luta contra o aumento da passagem, ou mesmo ao contrário, apoio dos jovens às reivindicações trabalhistas dos rodoviários paulistas e cariocas.

Por fim, ainda que haja conexões diretas entre a luta da juventude contra o aumento da passagem e os rodoviários mobilizados – principalmente nas oposições –, parece-nos mais importante perceber que as lutas juvenis contra a carestia do transporte urbano coletivo fomentaram um caldo de cultura para a eclosão das greves rodoviárias do ano seguinte. A questão sobre o direito à cidade e à ocupação dos espaços públicos tomou o debate público no Brasil no biênio 2013-2014. Então os rodoviários que estavam no centro da operação da garantia desses direitos sentiram-se autorizados e, mais do que isso, legitimados a também reivindicarem melhores condições de trabalho e salário. Posto isso, finalmente, entremos na análise e debate acerca das greves selvagens dos trabalhadores do transporte coletivo urbano rodoviário de Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro.

6.5 A greves dos rodoviários de Porto Alegre

A primeira greve dos trabalhadores do transporte urbano por ônibus que estudamos nesta tese começou em Porto Alegre, no dia 28 de janeiro de 2014, em uma categoria altamente influenciada pela conjuntura local e nacional associada às lutas de estudantes e jovens trabalhadores por um transporte urbano efetivamente público e acessível à população. As lutas do Bloco de Lutas do Transporte Público de Porto Alegre e as “Jornadas de Junho” eclodiram com a luta do Movimento Passe Livre e tomaram todo o Brasil.

Afonso Martins, uma das lideranças da greve – à época ligado à corrente sindical “CUT pode mais” e atualmente no PSTU e na CSP-Conlutas – admite a influência desses elementos externos à categoria, mas também percebe os impactos de uma categoria desmobilizada havia

⁴⁹⁷ Haddad e Alckmin estavam em Paris para tentar trazer a Expo2020 para a capital paulista.

⁴⁹⁸ Até 2023, o metrô e os trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) são administrados pelo estado de São Paulo.

décadas, e como foi necessário um longo trabalho de base da oposição para trazer a confiança do trabalhador em suas próprias forças:

Como uma categoria que estava há mais de 30 anos sem fazer greve, quando nós dávamos o primeiro impacto e paralisava e tinha atenção dos trabalhadores e nós conseguíamos discutir, a conversar, nós sentávamos no chão, nós fazíamos roda de conversa, a gente começou a expandir e a criar um diálogo de profundidade com o trabalhador e ele reconhecia a importância que ele tinha no contexto geral de luta e mobilização. Então o que fez, mesmo com o Bloco de Lutas sendo diversas organizações, existia espaço para diversas mobilizações se construir no meio rodoviário. (AFONSO MARTINS, 2018).⁴⁹⁹

Nesse mesmo sentido, Chicão, que citamos anteriormente neste capítulo, relata-nos que desde 2011 ocorria um processo de amadurecimento e organização da categoria fomentado pela oposição ligada principalmente à CUT – nas figuras de Weber e Afonso. Novamente, ele percebe o papel da conjuntura na mudança do ânimo dos trabalhadores:

[...] a gente marcava para as 3h da manhã e chegavam lá 6 pessoas, regado a muito cafezinho e bolacha, a gente fazia reunião na madrugada, sem imaginar que a gente ia culminar na greve. Acontece que 2013 foi um ano diferenciado no país, e fortaleceu todos os movimentos, com os rodoviários não seria diferente (CHICÃO, 2018) .

Contudo, Chicão não se aproxima da CUT, e acaba filiando-se ao PSOL ainda em 2013, antes da greve, a partir da aproximação com o MES,⁵⁰⁰ corrente interna ao PSOL. Depois da greve, ele passou a militar no MRT,⁵⁰¹ corrente política sem legenda oficial – não sabemos qual é a situação da sua filiação partidária atualmente.

Ao longo das últimas décadas, as dissidências e oposições são incorporadas pelas direções do sindicato através da concessão de vagas na diretoria e liberações com delegados sindicais, como acontece com Bala e Emerson Dutra. Isto poderia ter acontecido com esse ativismo que surgia na categoria desde 2011. Entretanto, Dutra – que fazia parte da diretoria do STET-POA e era suplente de vereador pelo PSOL – foi expulso do partido por supostamente agredir um trabalhador em uma assembleia da categoria, em 2012. Segundo os ativistas entrevistados, a expulsão de Dutra permitiu que a oposição ligada ao PSOL e a outros partidos da esquerda radical se desenvolvesse de maneira independente da direção do sindicato.

Como abordamos anteriormente no tópico da introdução “Estrutura Sindical e os sindicatos”, houve uma disputa judicial pela presidência do STET-POA, encabeçada por Júlio Bala Gamaiel – vereador de Alvorada (cidade próxima a Porto Alegre) pelo PMDB e vice-presidente

⁴⁹⁹ Entrevista concedida a nós em 17/01/2018.

⁵⁰⁰ Movimento Esquerda Socialista, ligado às deputadas Fernanda Melchionna e Luciana Genro. O MES é membro do Secretariado Unificado da Quarta Internacional.

⁵⁰¹ Movimento Revolucionário de Trabalhadores, internacionalmente ligado à Fração Trotskista (FT-QI) e ao Partido de los Trabajadores Socialistas da Argentina.

do sindicato. Em 2011, a Justiça do Trabalho destituiu o antigo presidente, Itibiribá Acosta, e colocou Bala como interventor da Justiça.

Assim, podemos levantar a hipótese de uma mudança política da direção do sindicato. Com a saída de Acosta da presidência, o STET-POA perde a influência de um grande líder, quase incontestado, de maior habilidade política e de conciliação, deixando a direção do sindicato sem capacidade de compactuar as visões distintas dentro do próprio corpo diretivo.

A oposição se organizava principalmente em torno da discordância em relação aos índices de reposição salarial e dos vales e, também, em relação ao banco de horas – considerado um grande ataque ao trabalhador, visto que, conforme a vontade da chefia, este podia pegar 10 horas/dia na escala de uma semana, e na seguinte, menos de 4 horas, de forma a descontar as horas trabalhadas a mais na semana anterior. Isto gerou um desgaste muito grande na classe, pois o mesmo tempo de preparação e deslocamento é exigido tanto para cumprir um turno de 8 horas quanto um de 2 horas, por exemplo.

Essa oposição cresceu ao longo dos anos com o que eles passaram a chamar de “militância cruzada”: para não se indispor com a chefia direta, os ativistas realizavam panfletagens e reuniões nas portas de outras garagens. Nas palavras de Chicão:

A gente visitava garagem, a gente panfletava nas garagens, saía trabalhador da Trevo e da Restinga para ir para a Zona Norte, trabalhador da Zona Norte para vir para a garagem da VTC, da Belém, da Regina, da Trevo, Zona Leste, enfim, a gente começou a fazer essa integração só de trabalhadores. [...]. No final de 2013 a gente já tinha feito diversas paralisações em portão de garagem, já tinha feito todo um trabalho de base, já existia toda uma revolta na categoria de não aceitar mais os desmandos do sindicato, algumas garagens com suas pautas específicas, como a Carris, que queria um aumento real – lógico todo mundo queria -, mas o martírio nas empresas privadas maior, além da questão de índice era a questão do banco de horas. Essa foi a bandeira. (CHICÃO, 2018).

Desde as lutas da juventude do BLTP contra o aumento da passagem e em defesa do passe livre no começo de 2013, havia uma efervescência política na categoria e os rodoviários realizaram reuniões e pequenas paralisações nas garagens, principalmente no final de 2013. Inclusive, muitos trabalhadores entrevistados consideraram que a “gurizada” foi fundamental para garantir os piquetes na frente das garagens. Já Bala entende que: “Os movimentos sociais não estavam ajudando, eles [jovens] faziam o que queriam. Na verdade, quem manda [na greve] é o sindicato, ele que dá as diretrizes⁵⁰²”.

Jorge Apratto – cobrador na Auto Viação Presidente Vargas desde março de 2001 e um de nossos entrevistados ligados à oposição do sindicato - foi candidato a

⁵⁰² Entrevista realizada em 23/07/2019.

Secretário Geral da Chapa 2, na eleição de 2014.⁵⁰³ Apratto defendeu, em outubro de 2022, um Trabalho de Conclusão de Curso no Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Nele o autor analisa, através do método da História Oral Temática, a trajetória da categoria desde a greve de 2014 até derrotas estruturais, como o fim da função do cobrador e a privatização da Carris em 2022, consistindo em uma importante fonte de informações para nossa pesquisa.

Apratto (2022) percebe que a mobilização que levou à greve de 2014 inicia-se na data-base do ano anterior, mais especificamente no que ficou conhecido como “Assembleia da Pedrada”, realizada no dia 22 de janeiro de 2013.⁵⁰⁴ A categoria estava em “Estado de greve” desde o dia 7 do mesmo mês. Na fatídica assembleia aprovou-se a criação de uma “Comissão de Negociação”, para a qual seriam eleitos dois trabalhadores por um consórcio de empresas e mais dois pela Carris, para acompanhar a diretoria do STET-POA nas negociações com o SE-OPA.

A formação dessa comissão é objeto de controvérsias: Bala considera que foi uma iniciativa dele, demonstrando seu caráter democrático, porém, segundo alguns trabalhadores, ela foi resultado da pressão da mobilização nos meses anteriores. Além disso, há também aqueles que dizem que a comissão foi uma medida estatutária, que não era respeitada por nenhuma direção anteriormente e que Bala só teria aprovado sua criação por estar fragilizado pela batalha judicial realizada anteriormente.

A confusão se iniciou quando a diretoria do sindicato declara que a assembleia teria aprovado a proposta patronal de reajuste salarial de 7,5%, enquanto a oposição informava que a categoria reunida em assembleia a teria recusado. A divergência aconteceu, pois, segundo a oposição, a diretoria do sindicato teria trazido dois ônibus da Região Metropolitana de Porto Alegre com pessoas externas à categoria. Essas pessoas participaram da assembleia que ocorria na rua, e teriam garantido a aprovação da proposta patronal.

A partir da revolta da oposição diante dessa situação, inicia-se uma confusão generalizada. A diretoria do STET-POA e seus apoiadores refugiaram-se dentro da sede do sindicato e, segundo relatos, começaram a jogar pedras na oposição que se encontrava na frente do prédio na avenida Venâncio Aires - uma das principais da região da Cidade Baixa de Porto Alegre. Segundo Apratto, por causa desse acontecimento, a Justiça do Trabalho, a pedido da oposição, determinou que, dali em diante, todas as assembleias deveriam ocorrer em locais fechados e

⁵⁰³ Sobre a qual abordaremos a seguir.

⁵⁰⁴ Disponível em: <<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/01/assembleia-de-rodoviaros-termina-em-pancadaria-em-porto-alegre.html>>. Acessado em 20/04/2023.

que houvesse controle para permitir o acesso apenas àqueles que comprovassem ser trabalhadores da categoria.

No dia 7 de agosto de 2013, setores da oposição ocuparam a sede do STET-POA. Conforme matéria publicada no *site* da Força Sindical-RS, era um “setor da CUT e também do Bloco de Lutas pelo Transporte Público, com a participação de uma minoria de rodoviários”.⁵⁰⁵ Segundo a mesma notícia, 40 pessoas participaram dessa ação, número que não é muito diferente do relatado por Chicão em entrevista a nós concedida. Mas, para ele, participar dessa ação foi um importante momento para a tomada de consciência da necessidade de luta e de crítica à direção sindical.

Esse ímpeto de mobilização dos rodoviários é percebido e descrito por Emerson Dutra⁵⁰⁶, vice-presidente do STET-POA na gestão 2014-2019 (posterior à greve), mas que já fazia parte da direção do sindicato à época. Parece-nos interessante observar a avaliação positiva feita a partir da ótica da diretoria sindical e como ela se colocava na liderança do processo:

Veio 2014 e aí a categoria já estava com aquele sentimento, já estava inflamada, já estava uma bola de neve. Veio a primeira assembleia, fizemos aqui na frente, tumultuada, vimos que aqui na frente não daria mais para fazer assembleia. Fomos para o ginásio, chegamos no ginásio a categoria com sede de mudança, de melhores condições de trabalho. [...]. O começo da greve foi uma coisa espantadora. Foi uma coisa linda de se ver, aquilo era a vontade do trabalhador, as portas de garagem, a gente fazia almoço, a gente ficava junto, era uma mobilização, se tivesse uma garagem com menos gente o pessoal ia se deslocando, foi realmente uma luta de classe mesmo. (DUTRA, 2018).

Ainda, segundo Apratto,

[...] a categoria ciente da experiência do ano anterior, se articulou e elegeu a comissão com rodoviários identificados com a oposição, fato que evidenciou a necessidade de articulação e cuidados que culminou com a proposta patronal daquele ano rejeitada e conseqüentemente a aprovação da greve de 2014. (2022, p. 11).

Parece-nos que a constituição dessa comissão foi fundamental para o desdobramento que se seguiu, visto que diversos ativistas que faziam oposição à diretoria conseguiram participar diretamente das negociações, posicionando-se para além das informações oficiais por ela emitidas. Alceu Weber foi eleito presidente dessa comissão, enquanto Afonso Martins foi preterido como representante da Carris - esse foi aventado como um dos primeiros motivos de todo conflito ocorrido entre Afonso e os membros da comissão.

⁵⁰⁵ Cf. portal da Força Sindical: Porto Alegre (RS): Sindicato dos Rodoviários de Porto Alegre é invadido. *Força Sindical*, 17 de agosto de 2013. Disponível em: <<https://fsindical.org.br/forca/porto-alegre-rs-sindicato-dos-rodoviaros-de-porto-alegre-e-invadido/>>. Acessado em 03/05/2020.

⁵⁰⁶ Em entrevista realizada em 15/01/2018.

Devido à forte presença da oposição na comissão, em 2014, a diretoria do sindicato – representada por seu presidente, Bala – se viu impelida a deflagrar a greve. Portanto, contrariamente às outras duas greves realizadas posteriormente pelos rodoviários, a greve dos rodoviários de Porto Alegre iniciou-se a partir da direção política e formal do sindicato, STETPOA, convocando a assembleia e propondo a paralisação. Entretanto, é lugar comum no sindicalismo no setor de transporte público que muitos sindicatos declarem greve sem deflagrá-la de fato, apenas ameaçando de fazê-la, devido ao grande impacto que a paralisação pode causar para o capital e para os usuários do serviço.

Alguns trabalhadores chegaram mesmo a identificar uma intenção de *lock-out* por parte das empresas privadas de ônibus, já que o reajuste do salário seria utilizado para justificar o aumento da passagem. Um dos trabalhadores explica como percebe a intenção patronal pela paralisação dos trabalhadores:

No primeiro dia de greve, já não tinha as tabelas normais, tinha as tabelas de greve.⁵⁰⁷ Mesmo que tu tenha colocado que ‘nós vamos entrar em greve’ para avisar, seguir os trâmites legais [...], o patrão está cagando pra ti: ‘Tu não vai entrar em greve, tu tá louco, vou usar a polícia, vou usar a Justiça, ou vou usar minha força pra tirar alguém dessa garagem. Vou fazer esses ônibus rodarem’ [...]. Só que, pasmem: no dia da greve tínhamos tabela de greve, tabela de 30% para serem distribuídos. Que acordo é esse que é feito entre quem chama a greve e quem vai ser ‘vítima’ da greve? Já temos um acordo de cavaleiros para funcionar. (PAULO ANDRÉ, 2019).⁵⁰⁸

Por isso, parece-nos que a intenção da direção do STET-POA não era deflagrar a greve de fato, contudo, havia na base da categoria à disposição para sustentar uma paralisação – motivada, principalmente, por setores ligados à oposição de esquerda, através de ativistas cipeiros. No entanto, aparentemente, a oposição já tinha intenção de sobrepor-se à direção sindical oficial, conforme esclarece Afonso em seu relato:

E aí com as paralisações que nós fazíamos em diversas garagens foi um processo, quando o sindicato chamou a assembleia, nós dizíamos ‘ele vai começar e quem vai terminar é a gente’. E foi isso que aconteceu, o sindicato chamou a mobilização, chamou a greve, a gente acabou dominando a greve e fazendo aqueles 15 dias de greve bonito. (AFONSO MARTINS, 2018).⁵⁰⁹

Desse modo, a categoria chegou no dissídio de 2014 reivindicando reajuste de 14% no salário base, além de aumento do vale-alimentação de R\$ 16 para R\$ 20, adicional de risco de

⁵⁰⁷ Quando há uma greve, as empresas implementam uma tabela especial com frota reduzida, para manter em circulação o percentual de veículos designado pela Justiça e, ao mesmo tempo, permitindo o trabalho daqueles que não querem aderir à greve.

⁵⁰⁸ Entrevistamos Paulo André no dia 25/07/2019.

⁵⁰⁹ Entrevista realizada no dia 17/01/2018.

vida, redução da jornada de trabalho para 36 horas semanais e fim do banco de horas. O sindicato das empresas de ônibus, SEOPA⁵¹⁰, oferecia reajuste de 5,5% para os motoristas e cobradores de ônibus.

Assim, na quinta-feira, 23 de janeiro, foi declarada greve e imediatamente o TRT determina que 70% da frota fosse para as ruas nos horários de pico e 30% nos horários normais, e que em caso contrário o sindicato sofreria multa diária de R\$ 50 mil. Em um primeiro momento, foi obedecido o patamar de 30% da frota.

Alguns grevistas consideraram que garantir 30% de ônibus circulando foi uma medida interessante para categoria porque, além de não dar mais um pretexto para a Justiça do Trabalho classificar a greve como ilegal, permitiu interagir com certa maleabilidade com alguns “fura-greves”, isto é, se o motorista quer tanto trabalhar, então liberam-se alguns ônibus. Giovanelli (2018) expressa essa visão: “30% estava bom, porque têm aqueles cagões que querem sair, você coloca nos 30%. Já não briga, esse está enchendo para sair e precisa dar os 30% mesmo: ‘vai tu irmão’. Fica de bem com ele e assim mesmo continua [a greve] legal”.

No terceiro dia de greve⁵¹¹, em reunião convocada pela juíza Ana Luiza Heineck Kruse do TRT-4ª Região, o sindicato foi comunicado da decisão judicial determinando que 70% da frota circulasse nos horários normais e 100% nos horários de pico, em deferimento de pedido liminar do sindicato patronal. Júlio Bala, presidente do STET-POA, descreve o diálogo com a juíza: Bala: - Eu sei que 30% opera mal, mas é melhor do que tirar todos. No que, a juíza teria dito: - Bom, tu não é louco! Bala: - Não, só estou lhe avisando. 30 opera mal, mas é pior se tirar todos.

Continua Bala: “Aí ela me desafiou, eu me levantei e saí da sessão, desci lá embaixo e fizemos assembleia ali na frente do prédio mesmo. Tinha em torno de 2500, 3 mil trabalhadores e lá eu decretei paralisação de 100%.”. Já em reportagem ao Jornal Zero Hora, ainda na frente do TRT-4ª Região, Bala afirmou: “Sinto muito, quem decide são os trabalhadores e nós acatamos. Não é uma afronta à coitada da juíza. O trabalhador decidiu e temos de acatar”. (GZHGeneral, 2014).⁵¹²

⁵¹⁰ Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre.

⁵¹¹ Há algumas controvérsias acerca do dia exato desse fato: os trabalhadores afirmaram para nós que seria no 3º dia, enquanto as matérias jornalísticas da mídia dão conta de outras datas variadas.

⁵¹² Cf. notícia do Portal GZHGeneral: Rodoviários decretam greve geral após reunião sem acordo em Porto Alegre. Sindicatas haviam acatado decisão judicial de colocar 70% da frota nas ruas durante horário de pico, mas voltaram atrás. *GZHGeneral*. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2014/01/rodoviaros-decretam-greve-geral-apos-reuniao-sem-acordo-em-porto-alegre-4402667.html>>. Acessado em 05/06/2020.

Este foi o primeiro ponto crítico da greve: todas as lideranças grevistas entrevistadas, ligadas à oposição, consideram que esse foi um erro de Bala, pois ele teria radicalizado e ido além da disposição do conjunto da categoria naquele momento. Ao decretar paralisação total, extinguiu-se qualquer possibilidade de a Justiça do Trabalho intervir favoravelmente aos trabalhadores, e chance de diálogo com a Prefeitura e o SEOPA, ao mesmo tempo em que diminuía o apoio da população à greve e, ainda, impedia a convivência relativamente pacífica com os “fura-greves” no seio da categoria.

Se a maioria dos entrevistados consideram esse um erro, Afonso acredita que foi uma traição de Bala:

Acredito que houve, naquele momento, uma ordem da patronal para o presidente do sindicato agir assim, eles queriam botar a Brigada, o Choque para cima de nós. O cara era um pelego e fala ‘vamos paralisar tudo!’, e aí o cara da comissão que não tinha experiência em negociação ele não via o ódio, a maldade por trás, porque ele não militava no movimento sindical.(AFONSO, 2018).⁵¹³

Mesmo após ter defendido 100% de paralisação, Bala já havia desistido de dirigir politicamente a greve. Por isso, já na assembleia seguinte – realizada no Ginásio Tesourinha, no dia 31 de janeiro –, segundo Apratto, a diretoria do sindicato já pretendia encerrar a greve. Entretanto, quando Jarbas Franco, secretário-geral da entidade, defende essa proposta, foi vaiado pela maioria esmagadora dos presentes. Já quando Weber assumiu o microfone, ele defende a continuidade da greve, tendo sido aclamado pela categoria, que o apoiou. Este foi o segundo ponto crítico da greve e, para Apratto, foi nesse momento que a diretoria oficial do STET-POA perdeu o controle político da greve, tornando-se apenas uma liderança formal.

Além disso, a assembleia definiu um comando de greve, que solicitou uma audiência com o governador Tarso Genro (PT) e assentiu a volta ao trabalho, com a condição de que a Prefeitura decretasse gratuidade da passagem para todos (passe livre) na segunda-feira seguinte – essa assembleia ocorreu na sexta-feira à noite.

A direção do STET-POA não chegou a incentivar a volta ao trabalho, mas parece ter se retirado da frente do movimento grevista por iniciativa própria, participando apenas dos piquetes e demais atividades da greve. O próprio presidente Bala parece corroborar a ideia de que a direção se afastou do movimento grevista, e considera que a oposição – cita nomes das lideranças espontaneamente – realizou uma ação diversionista, não promovendo a construção do movimento. Ao perceber isso, Bala afastou seu grupo da mobilização e passou a agir com base na sua posição de presidente: “quem tem a caneta somos nós”, afirmou na entrevista.

⁵¹³ Vale dizer que não existe qualquer relato de violência policial contra os grevistas durante esse movimento.

Sérgio Vieira – presidente AURA-RS e líder sindical histórico da categoria – considera que “Bala foi o que menos dirigiu o sindicato naquela época. Quem dirigiu foi a oposição, foi o Weber, foi o Afonso, foi a Conlutas, foi a CUT”. (SERGIO VIEIRA, 2019).⁵¹⁴ Mas é preciso ponderar um pouco mais sobre a questão da direção do processo. Um de nossos informantes – que acompanhava a categoria rodoviária de Porto Alegre à época, mas não fazia parte dela diretamente – afirmou que, em sua visão, a greve passou ao largo das oposições da esquerda “tradicional”, marcadamente PSTU/CSP-Conlutas, representados na figura de Afonso ou das duas Intersindicais, que possuíam militantes na categoria também.⁵¹⁵ Para ele, o processo grevista foi dirigido por uma ampla vanguarda de ativistas, a partir da comissão, da própria organização e dos métodos de cada garagem – por isso, foi muito mais horizontal. É importante ressaltar que, apesar disso, identificamos em nosso campo a tendência de haver um perfil altamente personalista nesses ativistas.

Apesar da leitura *a posteriori* dos grevistas, em um primeiro momento, a categoria aderiu à paralisação de 100% da frota, contudo, com o prolongamento da greve, os piquetes e conversas nas garagens foram perdendo força. Conforme relatos, alguns trabalhadores ficavam em casa e outros iam até para o litoral aproveitar o verão gaúcho.

A greve teve duração de 15 dias, dos quais 12 com 100% de ônibus paralisados. A principal performance adotada pelos trabalhadores foi a realização de piquetes nos pátios das empresas, impedindo a saída dos ônibus, mas também fizeram protestos em frente à Câmara de Vereadores e Prefeitura. Por demanda da categoria e da Comissão de Negociação, as assembleias passaram a acontecer em locais fechados, com exigência de apresentação de crachá⁵¹⁶, já que era comum a percepção de que em assembleias a céu aberto – como as realizadas em frente ao sindicato, como era costume tradicionalmente – poderia haver intervenção de forças externas à categoria.

O poder público acabou recorrendo a ônibus particulares e vans para manter em funcionamento as linhas operadas pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), com passagens a R\$ 4,20 – bem acima dos R\$ 2,80 cobrados naquele ano na capital gaúcha. Afirmou o prefeito de Porto Alegre, José Fortunati (2014):⁵¹⁷

Nós estamos fazendo um apelo tanto ao Sindicato dos Rodoviários como para o Sindicato dos Empresários para que voltem ao diálogo, que leve em consideração a necessidade de colocar pelo menos uma parte da frota na cidade de Porto Alegre. No

⁵¹⁴ Entrevista realizada em 25/07/2019.

⁵¹⁵ Entrevista realizada em 29/07/2019.

⁵¹⁶ Interessante notar que Dutra, como citamos anteriormente, afirmou que foi uma decisão da diretoria do STET-POA.

⁵¹⁷ Cf. matéria de O Globo. “Greve de rodoviários continua em Porto Alegre pelo oitavo dia”. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/politica/greve-de-rodoviaros-continua-em-porto-alegre-pelo-oitavo-dia-11484142>>. Acessado em 05/06/2020.

mínimo cumprindo com a decisão judicial fazendo com que as negociações possam ocorrer. (O GLOBO, 2014).

O terceiro ponto crítico da greve aconteceu no nono dia (06 de fevereiro), quando o setor patronal ofereceu reajuste de 7,5%⁵¹⁸, vale-alimentação de R\$ 19, fim do banco de horas e continuidade do plano de saúde, com desconto de R\$ 10 no contracheque de cada trabalhador em vez de R\$ 40, como anteriormente. Assim, o STET-POA convocou assembleia para o mesmo dia, no Ginásio Tesourinha, mais uma vez com conferência dos crachás dos trabalhadores para permitir a entrada no espaço.

Em uma assembleia lotada e tensa, a oposição se dividiu: setores ligados ao PSOL e à CUT defendiam o fim da greve, enquanto setores próximos à CSP-Conlutas e à Intersindical – Instrumento de luta e organização da classe trabalhadora – queriam a SUA continuidade. Já a direção do sindicato defendia o encerramento imediato da greve.

A maioria das lideranças forjadas na greve citada aqui (Weber, Chicão, Giovanelli, etc.) também defendia o fim da greve – apenas Afonso, Javier e Carlos queriam sua continuidade. Percebendo a divisão da categoria, Chicão não conseguiu completar sua fala em defesa do fim da greve e acabou dizendo para os trabalhadores: “Façam o que quiserem”. Então, Afonso tomou a posse do microfone e fez uma fala incisiva em defesa da continuidade da greve. Aparentemente, essa fala foi decisiva para o resultado: em uma votação extremamente apertada, decidiu-se pela continuidade da greve e pela recusa da proposta patronal.

Segundo um informante nosso, Afonso passou a denunciar a suposta traição dos membros da comissão de negociação que faziam parte da oposição ao defender o fim do movimento paredista, inclusive em meios de comunicação. Esse conflito transbordou em uma discussão e no confronto físico entre Afonso e Weber, e Chicão e Giovanelli na porta do TRT.

Para alguns trabalhadores, a ruptura da oposição constituiu o início da disputa da eleição do STET-POA, que ocorreria dali a alguns meses. Segundo um dos cobradores, alcunhado de R3 por Apratto e por ele entrevistado, empregado desde 2008 na Nortran, esse dia “[...] foi decepcionante. Aí eu comecei a ver a disputa de egos. Que aí eram várias lideranças ... ao invés de tá no prol de um só objetivo, não, já começaram a focar a presidência, chapas... A presidência... Focar o Sindicato”. (APRATTO, 2022, p. 54).

Em assembleia, no dia 10 de fevereiro, a categoria recusou a proposta patronal, mas decidiu pela volta ao trabalho com 100% da frota nas ruas. Uma semana depois, 17 de fevereiro, em julgamento de dissídio coletivo no TRT da 4ª Região, a mesma proposta apresentada no dia 6 de fevereiro foi formalizada, com a diferença de que os trabalhadores deveriam compensar

⁵¹⁸ O mesmo valor oferecido e aceito pela direção sindical no ano anterior.

sete dos quinze dias paralisados – a maioria descontou do banco de horas, que deixou de existir depois da greve. Assim, o piso salarial de motoristas e cobradores passou para R\$ 2.008,10 e R\$ 1.206,15, respectivamente.

O balanço sobre o desconto dos dias parados é muito polêmico na categoria: há aqueles que acreditam que o fim do banco de horas compensou esses dias descontados a longo prazo; já para outros, o desconto desses sete dias pesou sobremaneira, mesmo que usando o banco de horas, afinal, as horas sobressalentes seriam compensadas de outras formas e as conquistas econômicas não necessariamente compensariam. Há indícios de que o TRT só descontou os dias paralisados devido à extensão da greve após o nono dia.

Para Apratto, em um relato que mistura a sua própria percepção enquanto rodoviário e enquanto analista: “O único ganho efetivo foi a queda do banco de horas que foi usado para pagar os dias de greve” (APRATTO, 2022, p. 11). Ou seja, o balanço da greve está fortemente ligado a dois elementos: o fim do banco de horas e o desconto dos dias parados.

Reconhecemos que um dos rodoviários entrevistados por Apratto (L3) é o mesmo que aqui chamamos de Chicão, e em entrevista a este, ele expressa uma percepção interessante sobre o desconto dos dias paralisados: “A forma como foi feito o desconto daqueles dias da greve, um dia por mês, deu elementos pra empresa, a cada mês, na hora do pagamento, do trabalhador olhar o contracheque e sentir falta no dia de trabalho, e voltar, retomar aquela discussão”. Isto é, o parcelamento dos dias descontados – para aqueles que não tinham bancos de horas – prolongou o ônus da greve por meses a fio, tornando mais difícil a (re)organização dos trabalhadores.

A primeira greve rodoviária por fora do sindicato da maior da categoria em Porto Alegre encerrou-se após 15 dias de paralisação, dos quais 12 com 100% de paralisação, com a aceitação de um acordo oferecido no 9º dia. Inegavelmente, há conquistas econômicas importantes, contudo, para os trabalhadores que entrevistamos, ficou um sentimento de que a greve durou além do necessário e das capacidades da própria categoria. O próprio Weber, talvez a principal liderança forjada nessa greve, classifica esse momento como: “Exaustão. Nesse processo da greve eu emagreci 7kg. Durante os 15 dias eu dormi 8 horas somados todos os dias. Na mesa de negociação com o TRT eu estava dormindo já, e não era só eu. Os colegas todos, que estavam no front de batalha, estavam sofrendo muito com a greve”. (WEBER, 2018).

Também há saldos políticos importantes para a categoria. Entre a greve e a eleição do sindicato, em outubro, foram criados dois grupos principais de oposição à diretoria oficial – Apratto não precisa quando, tampouco conseguimos encontrar registros informando sequer o

mês de criação. O primeiro e talvez mais relevante é a Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Alegre (ATTROPA),⁵¹⁹ que possui duas páginas no Facebook⁵²⁰, e em ambas conseguimos perceber uma atuação mais forte até 2017, com as lutas nacionais contra as reformas trabalhista e da previdência e do governo Temer. Além disso, também há registro da existência do Movimento Independente dos Rodoviários (MIR), que não dispunha de canais nas redes até o momento em que escrevemos esta tese.

Ainda que nenhum desses grupos tenha conseguido organizar a categoria em um nível superior ao praticado pela direção oficial do STET-POA, na greve, também surgiram diversas lideranças que apresentaram um contraponto nos espaços sindicais do STET-POA. Elas organizaram chapas para fazer oposição ao grupo que representava a situação, ligado à Força Sindical, nas eleições que ocorreram poucos meses depois da greve.

6.5.1 As eleições do STET-POA de 2014

Ao contrário do que aconteceu com os garis cariocas, tratados no capítulo anterior, a ocorrência da greve poucos meses antes da eleição sindical não foi condição suficiente para a direção do STET-POA encabeçar a greve dos rodoviários de Porto Alegre em 2014. Talvez isso se deva ao fato de que o então presidente, Júlio Bala, já tivesse desistido de concorrer, segundo ele próprio, porque já era vereador em Alvorada – eleito em 2008, 2012 e 2016 – e estava desgastado com a atividade sindical, principalmente por ter rivalizado com Acosta, uma forte liderança na categoria.

Antes de entrar especificamente no processo eleitoral, é necessário recontarmos brevemente a trajetória política de Afonso, militante histórico da categoria e da esquerda porto-alegrense, que começou a militar na corrente trotskista Democracia Socialista (DS) ainda antes da fundação do PT, do qual ele e a DS foram fundadores. Segundo o próprio Afonso, ele sai do PT e da DS em 2000, antes da primeira eleição de Lula e permanece na militância apenas pelo movimento sindical.

Eu sou um, mais daqueles que choram com a traição, com a falência, com a degeneração do PT; que nós criamos para fazer um instrumento de transformação da sociedade, e nossas bandeiras foram todas enterradas para um projeto de gerenciar o capital e servir a burguesia, que nem os anos do Lula e da Dilma. (AFONSO, 2018).

⁵¹⁹ Interessante notar a corruptela da ATTPOA, associação patronal das empresas transportadoras de passageiros de Porto Alegre.

⁵²⁰ Cf. Attropa. *Facebook*. Disponível em: <<https://www.facebook.com/RodoviarosNaLuta4>>. Acessado em 22/04/2023. E canal dos rodoviários no Facebook. Disponível em <https://www.facebook.com/profile.php?id=1000689032724_63>. Acessado em 22/04/2023.

Afonso seguiu militando na CUT através do campo “CUT pode mais”, que era o braço sindical da DS. Segundo ele, quase rompeu com a CUT quando o PSTU saiu da central, entre 2004 e 2006, para formar a Conlutas. Interessante notar que, em 2004, a DS sofreu um processo de ruptura: um setor manteve o nome e a filiação ao PT enquanto outro formou o “Enlace” e passou a construir o PSOL. Afonso não participou de nenhum dos setores.

Contudo, ele percebeu que a DS mantinha uma ligação muito forte com a “CUT pode mais”⁵²¹, tentando “colocar o cabresto” na corrente sindical, como descreve em suas próprias palavras. Em 2012, Afonso participou de uma ruptura envolvendo esse coletivo sindical e passou a compor o Movimento pela Luta Socialista (MLS)⁵²², o qual deixou de compor a direção nacional da CUT e, no final de 2018, entrou na CSP-Conlutas. Em 2013, após as “Jornadas de Junho”, Afonso rompe com o MLS, filia-se ao PSTU, onde passa a militar.

O processo de ruptura de Afonso com o PT e a CUT é importante para entendermos em que contexto se dava a formação da chapa da eleição de 2014 pelo STET-POA. A liderança histórica da oposição na categoria, Afonso, foi ligada à CUT por mais de três décadas, ao passo que Weber – um dos novos líderes que surgiram nos anos anteriores à greve e que se confirmou como tal, à frente da categoria no decorrer da greve – começou a militar no PT e na CUT. Ou seja, a central estava no núcleo da disputa. De um lado, Afonso, recém rompido com a CUT, acusava a direção majoritária da central de persegui-lo desde que saiu do PT, ainda em 2000. De outro lado, Weber, nova liderança e nome proposto pela CUT para encabeçar a chapa.

Aparentemente, houve também uma disputa pessoal: Afonso não aceitava ser substituído por alguém que era seu pupilo e o teria - em suas próprias palavras -, traído, ao não acompanhá-lo na mudança política; ao passo que Weber também queria o prestígio de ser candidato e, quiçá, presidente do sindicato. Weber descreve sua conversa com Afonso sobre a conformação de uma chapa unificada da oposição, em que este teria dito: “Desde que eu seja o presidente, a gente pode se juntar a hora que tu quiser”, e ao que Weber teria respondido: “Tu quer concorrer mais uma vez ou tu quer vencer?” (APRATTO, 2022, p. 57). Mesmo assim, ele e Afonso marcaram uma reunião para montar a chapa. Weber teria ido com trinta pessoas e Afonso sozinho, e a partir disso, decidiu montar a chapa só.

⁵²¹ A corrente interna à CUT segue existindo depois da ruptura que deu origem ao MLS. Pelas informações que temos, seguiu como um pequeno grupo e no último período teria deixado de existir.

⁵²² Movimento surgido em 2013, da ruptura com a CUT, a partir da leitura de que a central restringia a atuação política e sindical, por não permitir mobilizações e discursos críticos aos governos petistas em nível nacional, mas também estadual, com o governo Tarso Genro (2011-2015). Até 2014, seguiu dentro da CUT, mas em diálogo com setores externos à central. Em 2018, filiou-se à CSP-Conlutas. Não possui vínculo partidário e é contrário à participação de integrantes da categoria em qualquer governo. A principal figura pública da CSP-Conlutas é Rejane Oliveira, membro da executiva nacional e professora da rede pública gaúcha.

Há uma controvérsia sobre a entrada de Afonso no PSTU. Ele afirma que isso aconteceu depois da greve e da eleição de 2014, entretanto, todas as nossas fontes dentro do partido afirmam que ele entrou ainda no segundo semestre de 2013, muito influenciado por “Junho”. Não sabemos se é apenas uma confusão de Afonso, mas talvez seja uma divergência mais profunda: ele e a direção estadual do PSTU-RS tiveram uma diferença importante na eleição sindical de 2014, por isso ele pode dizer que entrou depois no partido.

A direção do PSTU defendia que Afonso fosse o candidato à presidência da chapa de oposição, mas achava mais importante a unidade das oposições, por isso, insistia na composição com a CUT, o que contrariava Afonso:

[...] até na época eu discuti com o Altemir⁵²³, ele dizendo que a CUT tinha uma diferença da Força, eu não vejo diferença nenhuma, eu militei. [...] Nós temos uma eleição em São Leopoldo dos metalúrgicos, nosso povo da CSP está apanhando da CUT lá. Os métodos e os banditismos são os mesmos. CUT, Força Sindical e CTB são tudo bandido, eles batem em trabalhador, não têm respeito pelos trabalhadores. [...] Naquele momento não existia [condições pra unidade], como eu te falei houve agressão física pesada, e isso dificulta qualquer relação, quando existe uma disputa no diálogo, mas quando o troço vai para o pau... Eu tive meu carro sacaneado, quebraram meu carro, roubaram a caixa de som, quebraram os vidros. (AFONSO, 2018).

Ao contrário do relato de Weber, captado por Apratto (2022)⁵²⁴, nossas entrevistas apontam que a CUT tentou construir um acordo de cúpula para definir o nome da presidência, enquanto setores ligados ao PSOL, Intersindical e CSP-Conlutas defendiam a realização de uma prévia na categoria, entre Weber, Afonso e quem mais se dispusesse. Entretanto, a CUT foi intransigente e argumentou que Afonso precisava parar de negar a unidade.

Assim, o pleito iniciou-se com 4 chapas: 1) Força Rodoviária – ligada à Força Sindical e encabeçada por Adair da Silva; 2) Unidade Rodoviária – ligada à CSP-Conlutas, com Afonso na presidência; 3) chapa ligada à CTB, cujo candidato à presidência era Gerson Assis⁵²⁵; 4) Rodoviários na Luta – ligados à CUT, tinha Weber como presidente.

A eleição ocorreu no dia 3 de novembro, e 1454 rodoviários votaram (por volta de 13% dos mais de 10 mil trabalhadores da categoria), levando ao seguinte resultado⁵²⁶: Chapa 1: 596 votos; Chapa 2: 184 votos; Chapa 3: 108 votos⁵²⁷ e Chapa 4: 566 votos. Ou seja, a Chapa 4 de

⁵²³ Professor da rede pública gaúcha, liderança sindical e, à época, dirigente do PSTU-RS. Em 2016, Altemir fez parte da ruptura com o PSTU que formou o MAIS e depois a Resistência, corrente interna ao PSOL.

⁵²⁴ Vale frisar que não são contraditórios, mas as questões temporais devem ter provocado imprecisões de ambos os lados.

⁵²⁵ Vice-presidente da gestão anterior. Nossos interlocutores acusam a Chapa 3 de ser “laranja”, apenas para dificultar a vitória da oposição.

⁵²⁶ Cf. *post*: Em disputa acirrada, Chapa 1 vence por 30 votos eleição para comando do Sindicato dos Rodoviários de Porto Alegre. *Sul21*. 2014. Disponível em: <<https://sul21.com.br/breaking-newsmovimentos/2014/11/em-disputa-acirrada-chapa-1-vence-por-30-votos-eleicao-para-comando-do-sindicato-dos-rodoviaros-de-porto-alegre/>>. Acessado em 18/04/2023

⁵²⁷ Estamos deduzindo esse número a partir da subtração dos demais votos, pois não conseguimos encontrar o número de votos nessa chapa. Possivelmente, seja um pouco inferior, devido aos votos brancos e nulos.

Weber/CUT perdeu a eleição por 30 votos enquanto, em unidade, a oposição teria ganhado a eleição: as chapas 2 e 4 superaram a situação (Chapa 1) em 154 votos.⁵²⁸

Contudo, independentemente da existência ou não de fraude, em unidade, a oposição teria ganhado a eleição sindical de 2014. Os balanços são controversos, Weber não entrou no mérito sobre a existência de um acerto tático ou não; já Afonso acredita que foi feito o que era possível.

Carlos e Javier, que se tornaram lideranças da categoria naquela greve, consideram que a falta de unidade foi o maior erro cometido pela oposição em todo esse processo. Foi também o motivo que faz Carlos sair da CST, corrente em que militava à época, por discordar da tática aplicada e do balanço posterior. Segundo ele, já se sabia que Weber teria mais votos que Afonso, porém, avaliavam que o segundo era mais democrático e tinham mais proximidade ideológica com ele. Tanto Carlos quanto Javier consideram que Weber era politicamente muito centralizador, pouco propenso ao diálogo e tentava passar as suas decisões e as da CUT sem grandes discussões e elaborações coletivas.⁵²⁹

Chicão, outra liderança forjada no processo de construção da greve de 2014, atribui sua candidatura a vice-presidente na chapa de Weber/CUT à falta de experiência:

Era uma chapa bem mista que eu acabei participando porque naquela época eu não tinha bem claro essa visão, eu não via como algo surreal montar uma chapa com a CUT, por exemplo, para mim, eram meus companheiros que estavam na trincheira comigo diversas vezes, e era supernatural montar uma chapa, aqueles camaradas que eu vi tantas vezes na luta junto comigo, e acabamos que criamos a chapa. (CHICÃO, 2018).

Parece-nos que Chicão avalia que ele próprio deveria ter apoiado Afonso e a Chapa 2, por ter uma composição mais “pura” e mais próxima ideologicamente do que ele pensava em 2018, quando o entrevistamos. De todo modo, demonstra o peso da derrota daquela eleição:

Eu acho que a derrota na eleição de 2014 meio que foi um divisor de águas entre o ponto alto da categoria que foi a greve de 2014 e a derrocada, do ponto de vista da moralização dos trabalhadores pra luta [...] todo mundo que fazia oposição ao Sindicato em algum momento estava na expectativa de tirar aquele pessoal de lá e não foi o que aconteceu. A gente foi derrotado. Isso contribuiu certamente para a desmobilização dos trabalhadores na organização sindical (ENTREVISTA A APRATTO, 2022, p. 131).

O que Chicão denomina “derrocada” são cinco derrotas impostas à categoria rodoviária pelas empresas do setor e pela Prefeitura: 1) o retorno do banco de horas, que havia sido encerrado com a greve de 2014; 2) a compensação semanal,⁵³⁰ 3) a possibilidade de fazer intervalos

⁵²⁸ Em entrevista realizada em 12/01/2018, Weber alegou que, depois da eleição, descobriu uma fraude de 54 votos, ou seja, teria ganhado a eleição por 24 votos.

⁵²⁹ Entrevistamos os dois juntos em 19/02/2022.

⁵³⁰ A compensação semanal foi permitida pela Reforma Trabalhista de 2016, que alterou o Art. 58 da CLT, possibilitando que o trabalhador, estendendo a jornada diária de trabalho, contasse mais dias de folgas semanais.

de trabalho de 30 minutos até 4 horas dentro da mesma jornada de trabalho;⁵³¹ 4) a privatização da Carris; e 5) a extinção da função do cobrador (APRATTO, 2022, p. 13).

Como uma categoria pode sair da maior greve de sua história para derrotas tão profundas e históricas em menos de dez anos? Essa é a pergunta que Apratto (2022) tentou responder, e podemos sintetizar em três elementos: a) divisão e consecutiva derrota da oposição na eleição do STET-POA, de novembro de 2014; b) a correlação de forças desfavoráveis à classe trabalhadora aberta pelo *impeachment* de Dilma Rousseff, em 2016⁵³²; e c) sucessivas e contínuas práticas antissindicalistas por parte das empresas de transporte rodoviário.⁵³³

Gostaríamos de explorar esse último elemento. Como já dissemos anteriormente, o parcelamento dos dias paralisados na greve de 2014 postergou o ônus do movimento meses a fio e ajudou na desmoralização da categoria. Ademais, ocorreu uma verdadeira onda de demissões entre os rodoviários, atingindo praticamente todas as lideranças da oposição até aquelas intermediárias e trabalhadores de base (APRATTO, 2022). A maioria das demissões foi revertida, pois conseguiu-se comprovar que as justificativas dadas para “justa causa” eram infundadas e falsificadas, com o objetivo de perseguir e desmoralizar os grevistas.

6.6 A greve dos rodoviários do Rio de Janeiro

A reconstituição da greve dos rodoviários da cidade do Rio de Janeiro requer um recuo temporal em relação ao evento. Os trabalhadores do transporte urbano eram representados pelo “Sindicato dos Rodoviários do Rio” – um sindicato de caráter eclético, por congregar todos os motoristas de ônibus, dos setores urbano, intermunicipal ou os fretados, além de transporte de carga e outros.

Silveira (2018) percebe uma mudança no transporte público carioca e, principalmente, nos trabalhadores, com a precarização do trabalho e as perdas salariais acumuladas. Conjuntamente a isso, existia um descompasso entre a base do sindicato – em que quase metade da categoria era formada por rodoviários urbanos – e a composição da diretoria do sindicato “eclético”. Percebendo esse descontentamento, Sebastião José, então membro da diretoria e presidente da NCST-RJ, abriu uma dissidência interna e lançou uma chapa opositora na eleição sindical de 2008, mas foi derrotado pela situação, representada pelo presidente Antonio Branco (SILVEIRA *et al.*, 2019). Com isso, iniciou-se um processo de divisão da base do sindicato,

⁵³¹ O que pode prolongar a jornada de trabalho para até 12 horas.

⁵³² Apratto não traz esse elemento, mas a conjuntura nacional parece-nos fundamental para entender tantos retrocessos para a categoria rodoviária porto-alegrense.

⁵³³ A pandemia da Covid-19 contribuiu para essas derrotas, já que a privatização da Carris e a extinção da função do cobrador foram impostas após as medidas de confinamento e restrição à circulação.

que levou à criação do SINTRATURB-Rio – exclusivo de trabalhadores do transporte urbano da cidade do Rio de Janeiro. Esse processo foi demorado e somente em 2012 o novo sindicato obteve a “Carta Sindical” do MTE. Durante esses anos, a categoria passou por uma intensa mobilização para conseguir viabilizar o desmembramento, através da realização de abaixo-assinados, piquetes e passeatas (SILVEIRA *et al.*, 2019).

Martha iniciou sua militância nesse processo de criação do sindicato. Segundo seu relato, percebeu alguns ativistas panfletando sobre o processo de desmembramento, mas considerava haver uma certa apatia daqueles que deviam convencer os trabalhadores sobre a cisão do sindicato:

Quando houve o racha do sindicato dos rodoviários, eles começaram a panfletar na base, e arrumaram uma turminha de doze, tinha até gente jovem. Mas eles chegavam, davam o jornalzinho, e não falavam nada. Eu chego te dou um papel e não falo nada, nem um bom dia. [...] Eu trabalhava na época de tarde, aí eles chegavam no ponto, e vinham com o jornalzinho, aí eu chegava e falava ‘gente, para me abordar com o jornalzinho, você tem que falar bom dia ou boa tarde, e me explicar qual é o objetivo desse jornalzinho, qual que foi. (MARTHA, 2017).⁵³⁴

A partir disso, ela começou a se aproximar de militantes das centrais sindicais envolvidas, como CTB e NCST, e que estavam atuando no desmembramento. Segundo ela, eles deviam conseguir um número específico de assinaturas no abaixo-assinado para demonstrar o descontentamento com o sindicato eclético e transferir a representação oficial para o SINTRATURB-Rio, mas não estavam conseguindo e ela decidiu participar do processo:

Eu entrei de férias e falei pra eles ‘eu vou entrar de férias, não vou viajar, porque não tenho dinheiro, e vou ajudar vocês a pegar abaixo-assinado’. Aí comecei a fazer, e faziam fila para fazer abaixo-assinado comigo. Tanto é que não tinha 3 mil assinaturas e foram pra mais de 13 mil assinaturas. Mais da metade da categoria assinou. Na empresa que eu trabalhava, 100% assinou, faziam fila pra assinar a ficha. (MARTHA, 2017).

Após o retorno de suas férias, em flagrante prática antissindical, Martha foi demitida e aconselhada a se afastar da atuação sindical. Ela, no entanto, tornou-se diretora do novo sindicato.

Antes de prosseguirmos, é preciso fazer um esclarecimento. Martha alega que Sebastião, que assumiu a vice-presidência da primeira gestão do SINTRATURB-Rio, exercia um controle completo sobre os rumos do sindicato. Segundo ela, o presidente de direito, José Carlos Sacramento⁵³⁵, tinha uma posição apenas figurativa, sendo que quem negociava e “dava as ordens” era o próprio Sebastião.⁵³⁶

⁵³⁴ Entrevista realizada no dia 26/07/2017.

⁵³⁵ Presidente à época da greve e vice-presidente na gestão posterior, presidida por Sebastião, expondo uma inversão de papéis.

⁵³⁶ Embora esta seja uma informação de difícil confirmação, coletamos algumas evidências de sua veracidade na pesquisa de campo. Desde nossa primeira experiência, em 2017, estivemos mais cinco vezes no Rio de Janeiro e em todas elas procuramos um posicionamento “oficial” do sindicato sobre a greve de 2014. Por vezes, falamos com membros da diretoria, e até mesmo com José Carlos, mas, sempre que apresentávamos a temática, consideravam melhor que a posição oficial do sindicato fosse

Segundo Martha, em uma reunião da diretoria, ocorrida no início de fevereiro de 2013, Sebastião apresentou uma proposta de acordo que ele já teria negociado com a RioÔnibus, e deveria ser aprovada na assembleia, indicada para 28/02, quinta-feira. Martha sabia que a presidenta Dilma Rousseff visitaria a cidade no dia seguinte ao previsto para a assembleia (01/03), o que traria visibilidade e importância para a greve, caso fosse decretada. Mas essa não era a intenção de Sebastião que, segundo Martha, conduziu a assembleia realizada no Guadalupe Country Club, no período da tarde:

Aí, nesse dia eu trabalhei, ele deu ofício⁵³⁷ só para alguns diretores, pra outros não. Eu era uma que já estava excluída. Quando eu cheguei lá, já estava lotado. A galera foi em peso e quando chegaram lá começaram a perguntar ‘cadê a Martha? Cadê a Martha?’. Mas de cinco mil rodoviários na assembleia, e todo mundo perguntando por mim. Quando eu cheguei, foi uma festa [...] e eles ali atordoados por que eu era a única diretora com aquela muvucada toda... [...]. Aí, quando começou a assembleia, a galera começou a querer greve, aí ele⁵³⁸ ‘não!’, aí pegaram cadeirada, jogaram cadeirada nele... Eu acabei saindo pro lado de fora. Quando eu saí do lado de fora, tinha uma turma do lado de fora que não conseguiu entrar dentro do clube. Aí galera ‘que a gente faz?’ e aquilo se prologando. E ele dizendo que não podíamos fazer greve, ele chorava, chorava mesmo de lágrima escorrer. Pessoal dava água pra ele, ele desesperado e a galera ‘é greve! É greve!’. A turma do lado de fora ‘e aí Martha o que a gente faz?’, e eu ‘gente, vocês não são homem não? É só arrombar essa porta principal e gritar greve, quando ele decretar greve, a gente para a (avenida) Brasil 15 minutos, quando a gente ouvir a sirene da polícia a gente deixa meia pista’. E assim foi feito, a galera arrombou a porta, e já gritou ‘o clube está cercado, daqui nenhum diretor sai, mas a Martha é nossa e ninguém bota a mão na Martha’. [...] Aí ele teve que decretar greve, a galera toda satisfeita ‘é greve! É greve!’. (MARTHA, 2017).

Na sexta, 1º de março, aniversário da cidade do Rio de Janeiro, a presidenta da República estava na cidade realizando inaugurações, como o Museu de Arte do Rio (MAR) e, desde às 00h, 80% dos ônibus urbanos estavam paralisados. Os trabalhadores rodoviários reivindicavam um aumento salarial de 15%, o fim da dupla função, além de benefícios como vale-alimentação, cesta básica e plano de saúde. No mesmo dia, foi aprovada a continuidade da greve até sábado (02/03), mas então ela perdeu força e o sindicato adiantou a assembleia que seria na segunda (04/03) para domingo, às 10h. Martha descreve esse momento: “Cheguei às 8h já tinha começado a assembleia e rodoviário não entrava, só tinha vigilante lá dentro e pessoas que ele⁵³⁹ contratou a 50 reais para suspender a greve. Assim [foi] que ele conseguiu suspender a greve”. (MARTHA, 2017).

Segundo Martha, esse movimento grevista de 2013 foi importante para consolidá-la como uma figura representativa na categoria e formar um grupo de oposição que aglutinava

dada por Sebastião, e encerravam a entrevista. Apenas na última visita conseguimos entrevistá-lo sobre o pronunciamento “oficial” do sindicato.

⁵³⁷ Ofício é como esses trabalhadores chamam a concessão de abono do dia (ou dias) de trabalho para atividades do sindicato.

⁵³⁸ Martha se refere a Sebastião.

⁵³⁹ Novamente Martha refere-se a Sebastião.

algumas dezenas de trabalhadores que, em 2014, voltou a atuar. Dessa forma, no dissídio coletivo do ano seguinte, alguns ativistas mais dispostos estavam atentos para tentar mobilizar a categoria, assim como Sebastião e o governo federal.

Desde abril, essas lideranças dissidentes passariam a organizar reuniões na frente da igreja da Candelária, região central da cidade, primeiramente com algumas dezenas de trabalhadores, mas, em determinado momento, reunindo mais de 500 rodoviários. Segundo nossos informantes, aparentemente, Carlos Miguel, diretor suplente do SINTRATURB-Rio, estava em contato com o PSTU e fez a ponte para a participação do partido e dos sindicatos por ele dirigidos, para que apoiassem a luta dos rodoviários. Quando essas reuniões passaram a ter em torno de 1000 rodoviários, Martha diz que o PSTU – principalmente, através do SINDIPETRO-RJ – passou a apoiar o movimento, com carros de som e panfletos. Ao longo do processo da greve, Martha também se filiou ao partido, mas, alguns anos depois, afasta-se por discordar de sua atuação.

Um informante, Advogade 4, analisa que a greve de 2013 foi forte e contou com a construção do sindicato oficial, contudo, mesmo assim foi considerada ilegal pelo TRT da 1ª Região. Segundo o informante, a diretoria do sindicato utilizou esse elemento como justificativa para deixar de construir a greve em 2014 para o setor da categoria que pretendia fazê-la, da mesma forma que argumentou ter conseguido barrar a greve para facilitar a negociação com a RioÔnibus.

Entretanto, em 2014, mesmo a greve acontecendo sem o apoio do sindicato, a desembargadora responsável pelo caso deu um parecer favorável, não a considerando ilegal. Advogade 4 analisa dois elementos centrais para justificar esse fato: 1) a mudança da conjuntura nacional após as “Jornadas de Junho” e a greve dos garis cariocas, encerrada alguns meses antes; e 2) a tentativa de prejudicar o sindicato, colocando a categoria frontalmente contra a direção oficial.

Em entrevista a nós concedida, Sebastião afirmou que fazia parte do Fórum de Relações do Trabalho como representante da NCST e que o governo tinha um observatório de conflitos que poderiam ser desencadeados durante a Copa. O temor de conflitos se dava principalmente depois da greve da COMLURB, durante o Carnaval daquele mesmo ano, e devido às ameaças de greve feitas pelo Sindicato dos Metroviários de São Paulo. O observatório mapeou as categorias que teriam datas-bases próxima ao evento e o secretário da presidência da República, Gilberto de Carvalho, solicitou ao Fórum que também aquelas com data-base próxima à Copa

buscassem adiantá-la.⁵⁴⁰ A data-base dos rodoviários do Rio era 1º de junho e Sebastião buscou fechar um acordo com a patronal, RioÔnibus, antes do previsto.

Martha alega que Sebastião já teria negociado e fechado acordo com a RioÔnibus, não havendo possibilidade de mudanças. O próprio secretário interino de transportes, Carlos Osório, do PMDB, participaria da reunião da diretoria que antecedeu a assembleia, para apresentar o acordo. A RioÔnibus afirmava ter concedido 10% de reajuste e 40% na cesta básica, e em nota alegou ser o melhor acordo dos rodoviários em todo o Brasil.

Sebastião, por sua vez, disse que Martha apresentou uma proposta alternativa na reunião da diretoria: 40%⁵⁴¹ de aumento salarial e vale-alimentação de R\$ 400 – o valor pago era de R\$ 150. Martha foi derrotada e informada de que não poderia apresentar essa proposta na assembleia por ser membro da diretoria e, em caso de desobediência, poderia sofrer processo disciplinar e ser expulsa. Mesmo assim, ela teria apresentado a proposta na assembleia, defendendo greve imediata. A versão de Sebastião não corresponde à de Martha, que nos disse que fez essa proposta apenas na assembleia.

Os relatos de ambos divergem de forma significativa: para Sebastião, a assembleia contava com 400 trabalhadores e apenas 50 votaram com Martha – segundo ele, há filmagens -, mas elas não foram disponibilizadas; já para Martha, havia mais de 500 trabalhadores votando com ela, reivindicando 40% de aumento salarial e vale-alimentação de R\$ 400. A partir disso, a assembleia rachou e o grupo de Martha se desloca para a Central do Brasil, onde decretaram greve. Sebastião afirmou haver 200 pessoas, entre elas: militantes do PSTU, professores, petroleiros e 50 rodoviários, enquanto Martha chama, ironicamente, de “300 dissidentes”. A diretoria do sindicato não levou a sério a convocação de paralisação e agiu como se nada tivesse acontecido. No dia seguinte, 7 de maio, a greve começou com 40% de adesão e, ao final da manhã, já atingia 100%. Relata-nos Sebastião:

Aí eu fui pra cima dos empresários: ‘Eu estou bancando um acordo que a gente fez, e os motoristas estão ligando pro sindicato e dizendo que vocês não estão deixando os ônibus saírem’. Principalmente na Zona Oeste, que parou 100%. Os empresários disseram: ‘Sebastião, eu vou colocar o carro na rua e os caras vão botar fogo. Eles passaram de moto ameaçando, tem gravações. Passaram várias motos com fuzil AR-15 mandando recolher’. (SEBASTIÃO, 2019).

Este é um ponto importante para a narrativa de Sebastião. Quando chegamos para entrevistá-lo e apresentamos o tema, antes mesmo de começarmos a gravar, ele foi categórico:

⁵⁴⁰ Conseguimos estabelecer contato via Whatsapp com Gilberto Carvalho, que relatou não se lembrar desse pedido do governo federal.

⁵⁴¹ Os 40% de reajuste salarial baseavam-se no fato de os garis terem conquistado esse índice alguns meses antes – na verdade foi um pouco menos, 37%-. O discurso desse setor dissidente apoiava-se no fato de que havia motoristas de ônibus e caminhão na COMLURB e que a limpeza urbana, assim como o transporte, também era um serviço público essencial.

“em 2014 não houve greve, aquilo foi ação de miliciano”. Para ele, existiu um primeiro movimento grevista ligado à Martha e ao PSTU/CSP-Conlutas, mas depois ele foi apropriado por grupos milicianos que controlavam o transporte clandestino. Segundo Sebastião, com a paralisação dos ônibus urbanos, as vans e ônibus ilegais poderiam cobrar preços exorbitantes. Essa conexão é demonstrada por ele no apoio da deputada estadual Clarissa Garotinho (PR), filha de Anthony Garotinho⁵⁴², à greve. Posteriormente, circulou na mídia e entre os trabalhadores que “Hélio da Real” – uma das principais lideranças conjuntamente com Martha – seria filiado ao PEN e, por isso, apoiador da família Garotinho.

O recurso à violência enseja sempre um debate importante, mas, nessa greve, assumiu dimensões ainda mais fundamentais. Na citação anterior, Sebastião se refere ao fato de que as empresas denunciaram terem sofrido ameaças na frente das garagens, sob a mira de armas de guerra e a destruição dos ônibus. Os trabalhadores grevistas negam veemente a quebra proposital de qualquer ônibus, porém, assim como os garis, reconhecem que alguns trabalhadores utilizavam como argumento a ameaça dos grevistas de quebrar retrovisores, lanternas, para-brisas e outras partes dos ônibus, como desculpa aos superiores de que eram forçados a parar, assim evitando represálias das empresas. Seria, portanto, um recurso interessante utilizado por aqueles que queriam justificar o fato de não trabalharem, porém sem aderir explicitamente à greve, o que também aconteceu entre os garis.

Ainda que os grevistas neguem, a grande mídia noticiou com ênfase os danos aos ônibus, com fotos de para-brisas e retrovisores quebrados, além de depoimentos de trabalhadores agredidos.⁵⁴³ Também circularam denúncias de tiros em frente às garagens, como se ameaças fossem feitas aos motoristas para que não saíssem ao trabalho. Mas Advogade 2, uma de nossas informantes, relatou que estava presente em um desses momentos, e que os tiros teriam sido disparados na madrugada do último dia de paralisação, na frente da garagem da Real.

Desconhecemos a autoria dos disparos, ou mesmo quem a conheça, portanto, podemos interpretar que os tiros foram dados por pessoas ligadas ao transporte clandestino, por isso, interessadas na continuidade da greve. Ou, ainda, por parte das empresas de ônibus e/ou do

⁵⁴² Vemos aqui a mesma narrativa de Antonio Carlos do SIEMACO-RIO, segundo a qual Garotinho buscava, por meio do apoio à greve em serviços públicos, enfraquecer Eduardo Paes.

⁵⁴³ Por exemplo, nas notícias da Veja: Dia de greve termina com quase 500 ônibus depredados. Rodoviários que cruzaram os braços ameaçaram - até com armas de fogo - quem queria trabalhar. Resultado: só 24% da frota da cidade foi para as ruas. *Veja*, 2014. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/dia-de-greve-termina-com-quase-500-onibus-depredados/>>. Acessado em 26/08/2018. E do G1-Rio: Paralisação de motoristas de ônibus causa transtornos no Rio. Cerca de 50 veículos foram apedrejados na Zona Oeste, dizem rodoviários. Grupo de condutores de coletivos promete greve durante 24 horas. *G1 Rio de Janeiro*. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/greve-de-motoristas-de-onibus-causa-transtornos-no-rio.html>>. Acessado em 26/08/2018.

sindicato, contrárias à greve, com o objetivo de amedrontar os trabalhadores. Independentemente da autoria, os trabalhadores paralisados interpretaram aquilo como uma ameaça e saíram da frente da garagem, o que foi um elemento importante para decidirem encerrar a greve.

Ou seja, o recurso à violência não está ausente do repertório desses trabalhadores, e eles podem tanto tê-lo utilizado quanto terem sido vítimas dele, efetivamente ou potencialmente colocado em prática. As vidas cotidianas desses trabalhadores são permanentemente intercrucizadas pela violência, o que faz com que ela ganhe ares de normalidade. Essa mesma informante descreve que, em determinado dia de paralisação, um policial militar apontou e engatilhou uma arma para Martha, e ela prontamente respondeu: “Na minha área: engatilhou, atira!”, então, o policial recuou e retirou-se do local, aos gritos de “covarde” de outros trabalhadores.

No entanto, ainda que a violência seja normalizada, parece que ela funciona muito mais como ameaça do que como recurso de fato utilizado. Contudo, esse caráter de ameaça não deve ser menosprezado, pois não deixa de ser uma forma de violência e pode se constituir em um problema que repercutirá na própria mobilização: por um lado, utilizada para desmoralizar politicamente e, por outro, levando temor aos próprios grevistas, principalmente quando autores são grupos paramilitares.

Foram realizadas três paralisações, uma por semana, durante o mês de maio (nos dias 8, 13/14 e 28), mas nenhum dos nossos entrevistados consegue descrever com precisão as diferenças entre cada um dos dias, já que a passagem do tempo diminui a capacidade de lembrar dos detalhes, e explicam a greve como um processo contínuo. A mídia, por sua vez, tende a focar o movimento pelos transtornos provocados ao trânsito da cidade e pelo prejuízo causado às companhias de ônibus.

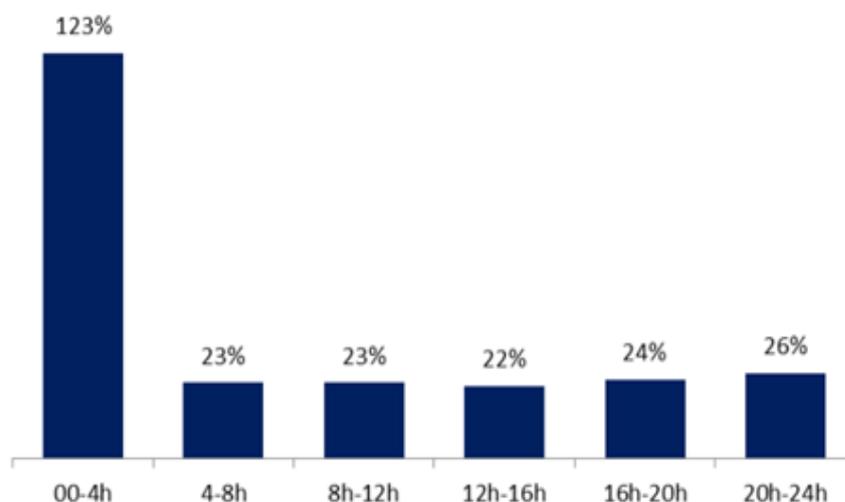
No primeiro dia, como já dissemos, a paralisação se iniciou com 40% dos trabalhadores, e até o fim da manhã atingiu 100% da categoria. No início da greve de 48h (13 e 14/5), segundo o secretário municipal de Transportes, que era Alexandre Sansão, apenas 10% da frota de ônibus do Rio estava nas ruas por volta das 7h.⁵⁴⁴ Nesse dia, foram efetuadas oito prisões: dois trabalhadores da São Silvestre foram detidos, acusados de quebrarem chaves dentro das ignições dos ônibus na avenida Brasil; no mesmo local, posteriormente, o marido de uma trabalhadora também foi detido por atirar uma pedra em um ônibus; e, por fim, outros cinco trabalhadores foram detidos por tentativa de depredar carros do BRT.

⁵⁴⁴ Cf. G1 notícias Rio. Greve de rodoviários no Rio tem ônibus depredados e presos. Até as 11h, 75 coletivos tinham sido atacados nas zonas Norte e Oeste. Sete pessoas que seriam ligadas aos grevistas foram detidas. *G1 - Rio*. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/greve-de-rodoviaros-no-rio-tem-onibus-depredados-e-presos.html>>. Acessado em 25/05/2020.

No dia 13, quarta-feira, o TRT expediu liminar obrigando 70% da frota a ir para as ruas a partir do dia seguinte, o que foi considerado impossível pelos grevistas, já que não haveria tempo de avisar todos os trabalhadores paralisados. Segundo a Justiça, caso a determinação fosse descumprida, a pena diária seria de R\$ 50 mil contra o SINTRATURB-Rio. Para essas 48h de paralisação, a Prefeitura do Rio realizou um plano de contingência aumentando a oferta de outros modais de transporte. Cordeiro *et al.* (2016) fazem uma análise a partir dos dados de georreferenciamento dos ônibus fornecidos pelo *site* Data Rio⁵⁴⁵ para determinar a porcentagem da frota de ônibus em circulação nos dias de paralisação. Observando os dias 13 e 14 de maio, os autores percebem uma paralisação de aproximadamente 75% no primeiro dia e em média 60% no segundo dia – como demonstram os gráficos a seguir, elaborados pelos autores.

Curiosamente, os autores percebem uma circulação maior do que o normal no horário de 00h e 04h, mas nem eles nem nós encontramos uma explicação para esse fenômeno.

Gráfico 29 – Percentual de veículos em circulação em 13 de maio de 2014 em relação a uma terça-feira normal



Fonte: Cordeiro *et al.* (2016). Baseado em Data.Rio.

Além disso, os autores, igualmente a outros pesquisadores, percebem que o impacto na circulação dos ônibus em dias de greve foi o mesmo do ocorrido nos dias de decisão de terceiro lugar (12/7)⁵⁴⁶ e da final (14/7)⁵⁴⁷ da Copa do Mundo de 2014, “o que é contraditório a ideia inicial de maior disponibilização da frota durante os megaeventos” (Cordeiro *et al.*, 2018, p.

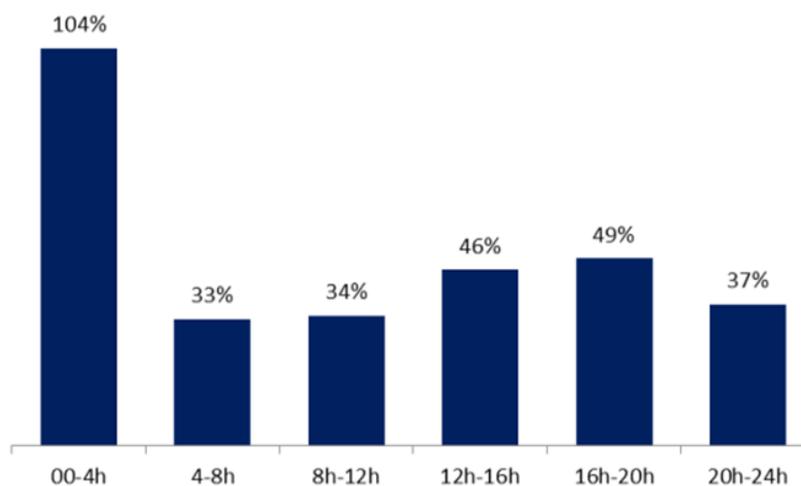
⁵⁴⁵ Ver Data.Rio. Disponível em: <<https://www.data.rio/>>. Acessado em

⁵⁴⁶ Apesar de o jogo não ter sido no Rio de Janeiro, contou com a presença do Brasil.

⁵⁴⁷ A final ocorreu no Estádio do Maracanã no Rio de Janeiro.

816). Esse dado também escancara a contradição entre o discurso antissindical durante as greves dos trabalhadores do transporte público, afinal, em dias “especiais” se permite uma redução considerável da frota oferecida.

Gráfico 30 – Percentual de veículos em circulação em 14 de maio de 2014 em relação a uma terça-feira normal



Fonte: Cordeiro *et al.* (2016). Baseado em Data.Rio.

No último dia de paralisação, 28 de maio, a adesão foi de 60%, segundo os grevistas, e de 10%, segundo a RioÔnibus. Conforme o G1⁵⁴⁸, mais de 700 ônibus foram danificados de alguma forma no decorrer de todas as paralisações. O último dia de greve registrou, entretanto muito menos danos. Assim como na deflagração da greve, ela também acabou em meio a um conflito provocado pelo racha da oposição, de acordo com Martha. Advogade 2 descreveu esse momento da seguinte forma: na assembleia que decidiu pela paralisação do dia 28, Martha defendeu a incorporação dos grevistas a um ato que acontecia na prefeitura, com uma pauta maior e mais geral que a dos rodoviários. Hélio foi contra, pois haveria “black blocs” e partidos políticos, o que iria “politizar” a greve. Martha ganhou a votação, mas Hélio recusou-se a ir e clamou seus apoiadores a ficarem ali. No fim, o ato “implodiu” e os trabalhadores nem ficam nem vão à prefeitura. Ainda assim, a paralisação do dia 28 aconteceu, assim como os tiros em frente à garagem da Real, empresa em que Hélio trabalhava. Segundo nossa informante, a partir dali, a frota rodou 100%.

⁵⁴⁸ Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/termina-paralisacao-de-rodoviaros-no-rio-de-janeiro.html>>. Acessado em 26/03/2020.

Em audiência no dia 02/06, o TRT da 1ª Região decidiu que a greve era ilegal e abusiva, multando o SINTRATURB-Rio em R\$ 50 mil por dia por não ter obedecido à decisão de manter 70% da frota nas ruas, totalizando R\$ 150 mil⁵⁴⁹ de multa. A diretoria recorreu da multa alegando que a greve foi conduzida por “meia dúzia de pessoas que não têm vínculo com o sindicato”, segundo entrevista de Sebastião ao G1.⁵⁵⁰ Os quatro dias não trabalhados também foram descontados dos trabalhadores.

A declaração de Maria das Graças Cabral Viegas Paranhos, vice-presidenta do TRT-RJ, é sintomática desse caso e do funcionamento do sindicalismo brasileiro:

Nós temos uma lei de greve e ela tem que ser respeitada. Eles [os rodoviários] têm que, dentro do sindicato, procurar resolver essas questões. Se eles discutem a legitimidade do sindicato, eles têm que ajuizar uma ação, fazer as provas que julgarem cabíveis e o juiz vai dizer se o sindicato é ou não legítimo representante. Mas enquanto nós temos uma diretoria constituída, nós não podemos admitir que uma comissão de dissidentes seja parte no processo. (PARANHOS, ENTREVISTA À ISABELA MARINHO - G1/GLOBO, 2014).

Por fim, cumpre destacar que, em 2017, mesmo sendo presidente do SINTRATURB, Sebastião iniciou o processo de retorno a um sindicato “ecclético”. Através de uma nova fusão, tornou-se presidente do “Sindicato dos Rodoviários”.

6.7 A greve dos rodoviários de São Paulo

Uma semana depois dos motoristas e cobradores do Rio de Janeiro⁵⁵¹, foi a vez dos rodoviários da cidade de São Paulo pegarem a cidade de surpresa, quando, na manhã do dia 20 de maio de 2014, pararam os ônibus nas avenidas e em mais de 16 terminais pela cidade. O movimento se iniciou após o sindicato que representa a categoria, Sindmotoristas-SP, ter firmado acordo com o sindicato patronal, SPUrbanuss, no dia anterior.

Segundo Noventa, a categoria abriu negociação com as empresas exigindo 13% de reajuste. Inicialmente, o SP Urbanuss ofereceu um aumento de 5,2%, equivalente à inflação do ano anterior. Diante da recusa do Sindmotoristas, a patronal subiu a proposta de reajuste para 10%. Assim, o piso da categoria passaria a R\$ 2.150 para motoristas e R\$ 1.243 para cobradores. O sindicato aceitou esse reajuste, mas ele foi considerado insuficiente pela categoria.

Há controvérsias quanto ao valor exigido pelos trabalhadores grevistas: informações sugerem que o aumento reivindicado era de 20% enquanto outras, 33% – característica própria

⁵⁴⁹ O último dia, 28 de maio, não foi considerado, já que teve, no mínimo, 70% da frota na rua.

⁵⁵⁰ Cf. notícia de Isabela Marinho. TRT decide em audiência que greve de rodoviários do Rio é ilegal. Advogado dos dissidentes do Sintraturb-Rio informou que vai recorrer. Justiça decidiu que quem responde pela categoria é o sindicato. *G1-Globo Rio*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/06/trt-decide-em-audiencia-que-greve-de-rodoviarios-do-rio-e-ilegal.html>>. Acessado em 26/03/2020.

⁵⁵¹ Depois da greve de São Paulo, os rodoviários do Rio de Janeiro ainda paralisam os trabalhos por mais um dia, em 28/05.

das greves sem definição de lideranças. O TRT declarou a greve abusiva por não contar com o respaldo do sindicato, negou estabilidade aos participantes e determinou multa de R\$ 100 mil por dia aos sindicatos de trabalhadores e patronal.

Marcos Antônio (2023), ex-dirigente do SindMotoristas-SP e “acusado”⁵⁵² de ser um dos organizadores dessa greve, diz que Noventa teria convocado uma passeata para o dia 19 de maio pelo centro da cidade de São Paulo e, sem comunicar a ninguém, teria transformado aquilo em uma assembleia na qual aprovou o acordo coletivo com o sindicato patronal. Essa manobra revoltou os trabalhadores e desencadeou as primeiras conversas de paralisação.

Ainda segundo Marcos Antônio, o que revoltava mais a categoria era um aumento salarial inferior ao que haviam recebido no ano anterior, as perdas no *tickets* da cesta básica e do convênio médico: “inclusive naquele ano tivemos um aumento de salário e o aumento do convênio médico foi 4 vezes superior ao reajuste que nós tivemos”. Ele também alega que foi a primeira convenção coletiva sem garantir a insalubridade. Contudo, ao analisarmos no *site* do sindicato as convenções de 2011 a 2016, percebemos exatamente o contrário: a de 2014 foi a primeira convenção que previa adicional de insalubridade, correspondente a 10% do valor do salário mínimo da época. (MARCOS ANTÔNIO, 2023).⁵⁵³

Já Noventa argumenta que aquela era sua primeira campanha salarial como presidente e que seria, em suas palavras, um “plano maligno” para desgastar sua imagem e enfraquecê-lo junto à categoria. Segundo ele, tinha fechado uma “das melhores campanhas salarias” já feitas por ele, com um acordo de aumento real de 2,5% acima da inflação.

Ambos os entrevistados concordam que essa assembleia/ato teve um tamanho considerável, contando com aproximadamente 5 mil trabalhadores. A partir disso, na manhã do dia seguinte, os motoristas simplesmente desligavam os ônibus nas avenidas e terminais, jogando suas chaves nos bueiros e furando pneus. As táticas incluíram também obstrução de cruzamentos, o que aumentou ainda mais o trânsito da cidade.

Sobre as ações de sabotagem e violência, Marcos Antônio tem uma opinião interessante: “A gente ficou o dia inteiro aí, quebra-quebra que ninguém sabe quem foi, porque aparece gente de fora para arrebentar o carro”. Essas pessoas “de fora” poderiam ser ligadas ao sindicato oficial, à oposição, às empresas, etc.

Noventa descreve que às 7h da manhã recebeu uma ligação comunicando que havia uma manifestação de rodoviários no Largo do Paissandú – região com terminais de ônibus e pontos

⁵⁵² Dizemos “acusado” entre aspas, pois ele nega, e não comunga da ideia de que seja um problema organizar uma greve, e muito menos um crime.

⁵⁵³ Cf. página Sindmotoristas. Disponível em: <<http://www.sindmotoristas.org.br/convencoes/>>. Acessado em 24/04/2023.

finais de diversas linhas no centro de São Paulo. Já Marcos Antônio conta que estava em Mauá, cidade da Grande São Paulo, quando recebeu ligações afirmando que os trabalhadores paralisados só voltariam ao trabalho quando Noventa renunciasse. No fim do dia, o congestionamento na cidade foi estimado em 261 km.

O então prefeito Fernando Haddad (PT) chamou a ação de “sabotagem” e a comparou as táticas de paralização a ações de guerrilha. Noventa chegou a afirmar que era uma ação de “bandidos” e de derrotados na eleição do sindicato de 2013. No segundo dia de protestos, ele muda de posição, afirmando que a origem da greve eram as confusões em torno do acordo com o sindicato patronal.

Em reportagem à Folha de São Paulo, “Maloca” afirmou: “Não foi nada combinado, uma garagem copiou a outra e foi tomando corpo. Nem sei dizer quem tirou a chave do primeiro ônibus”.⁵⁵⁴ Esse tipo de declaração foi utilizada para reafirmar a ausência de lideranças e de ideiação prévia. Contudo, para Noventa, tudo foi um “plano maligno” de Edivaldo Santiago – contrariando o que ele viria a dizer no segundo dia de greve e assemelhando-se mais à sua opinião no primeiro dia:

[...] para me derrotar na primeira campanha salarial, é para não reconhecer o meu êxito, para não ter ganho político, por isso estão fazendo isso. [...] foi secretário geral, foi tesoureiro do sindicato, Edivaldo Santiago. Foi ele que bolou tudo isso para me enfraquecer, mas graças a Deus, Deus me deu a honra de mais uma vitória, a gente saiu dali, sobressaiu, sobreviveu e estamos comandando essa categoria. (NOVENTA, 2022).

A greve aconteceu entre os dias 20 e 21 de maio – Noventa faz questão de frisar que no primeiro dia (20) os trabalhadores receberam os vales, e isso dava uma segurança financeira maior para paralisarem.

Marcos Antônio descreve que no final do primeiro dia Luís Medeiros⁵⁵⁵ teria passado nos pontos de concentração dos rodoviários e montado uma comissão de negociação com aqueles que se destacavam entre os grevistas. Levaram esses líderes para a sede paulista do Ministério do Trabalho e Emprego, tentando negociar as reivindicações dos trabalhadores. Não se chegou a um consenso e, segundo Marcos Antônio, o único resultado foi a demissão de mais de 600 rodoviários, supostamente lideranças da greve.⁵⁵⁶

⁵⁵⁴ Cf. Folha Uol. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/poder/167128-aqui-nao-tem-um-lider-afirma-gre- vista.shtml?origin=uol>>. Acessado em 25/05/2020.

⁵⁵⁵ Metalúrgico e dirigente histórico da Força Sindical, à época Superintendente Regional do Trabalho e Emprego de São Paulo, órgão ligado ao MTE.

⁵⁵⁶ Ainda segundo Marcos Antônio, Medeiros havia feito isso porque Noventa teria um acordo de ficar dois anos na UGT e os outros dois na Força Sindical, o que não foi cumprido.

No segundo dia, 14 terminais rodoviários ficaram fechados e outros cinco praticamente vazios, já que os ônibus haviam sido bloqueados e impedidos de saírem das garagens das empresas. Também aconteceram protestos em avenidas importantes da cidade, como Rebouças, Faria Lima e Francisco Morato. A greve se encerrou a partir da promessa de reabertura das negociações, o que, ao que nos parece, não aconteceu. Nos dias seguintes, 22 e 23, a greve se encerrou na cidade, mas se espalhou para os municípios do entorno da Grande São Paulo, com ações semelhantes às da capital.

Perguntamos a Noventa se Edivaldo e Marcos Antônio haviam sido afastados da direção do sindicato por conta da greve, ao que ele respondeu:

Não, eu afastei por um período, e fui enfraquecendo eles, vigiando mais de perto, quando chegou em 2018 quem foi o principal a montar uma chapa? Ele [Edivaldo]. Se juntou com ex-presidente que eu tinha derrotado, o qual ele me ajudou a derrotar, se juntou com o ex-presidente [Jorginho], montou uma chapa, montou uma só não, montou duas e foi derrotado. (NOVENTA, 2022).

Também perguntamos para Marcos Antônio se ele teria ficado na diretoria do sindicato e ele afirmou que sim, “fazendo oposição para o Noventa lá dentro do sindicato” (MARCOS ANTÔNIO, 2023).

Parece-nos que a greve dos rodoviários de São Paulo diferencia-se das demais estudadas nesta tese, seja das outras categorias ou até mesmo dos rodoviários do Rio e de Porto Alegre, pelos seguintes motivos:

1) Nossa pesquisa de campo revelou que existem continuamente pequenas greves selvagens na categoria rodoviária, isto é, paralisações de uma linha, de uma empresa e mesmo de um terminal de ônibus, por motivos específicos, principalmente por atraso de pagamentos e más condições dos veículos. Contudo, devido à magnitude de São Paulo, essas greves pouco ou nada impactam no conjunto da cidade, tampouco tornam-se notícias nos grandes meios de comunicação.

A paralisação de 20 e 21 de maio de 2014 aqui estudada se generaliza por toda a cidade, a nosso ver, devido à “onda de protestos”⁵⁵⁷ que o país vivia, e pelo sentimento de “ser passado para trás” vivenciado pela base da categoria rodoviária pela suposta assembleia fajuta.

2) É uma greve sem autoria, ninguém reivindica para si a organização inicial da paralisação. Trata-se de um aspecto muito *sui generis*, pois não encontramos essa situação nem nas greves da construção civil – nas quais é muito difícil identificar os iniciadores/organizadores, embora eles existam –, nem eu outras, ao contrário, em boa parte dos casos aqui estudados, conseguimos identificar as autorias.

⁵⁵⁷ Principalmente, pela greve dos colegas rodoviários de Porto Alegre e Rio de Janeiro.

3) Se aceitamos o argumento de que não há uma liderança, essa greve é a que mais se assemelha integralmente com o conceito de greve selvagem, como se, espontaneamente, os trabalhadores decidissem pela paralisação, como “rastilho de pólvora” – expressão que ouvimos diversas vezes. Não nos parece verdade, no entanto, que não houvesse lideranças nessa greve, mas a hipótese é interessante por sugerir um *modus operandi*, uma dinâmica, mais submersa e silenciosa com relação a outras categorias, e cujas lideranças não conseguimos identificar.⁵⁵⁸

6.8 Considerações parciais

O rodoviário não se destaca do restante da classe trabalhadora por alguma característica específica, ainda que com prevalência muito maior de homens do que a média. Podemos sintetizar os trabalhadores que aqui estudamos, sinteticamente, como pessoas do sexo masculino, de meia idade e com escolaridade dentro da média nacional, perfazendo, nacionalmente, um pouco mais de 500 mil trabalhadores.

A importância econômica do setor de transporte coletivo urbano rodoviário não é demonstrada pela sua participação no PIB ou no número de trabalhadores empregados no setor. Sua importância deve-se ao fato de que, sem os ônibus urbanos (além do transporte coletivo sobre trilhos), as grandes cidades não se movimentam, não há circulação de pessoas e, principalmente, de capital. Prova disso é que quando há greves dos rodoviários urbanos, instaura-se o caos nas cidades, com quilômetros e mais quilômetros de trânsito.

Contudo, o setor de transporte coletivo tem sofrido com uma gradativa redução do número de passageiros, sobretudo, pela facilitação do acesso ao carro individual nas últimas décadas e pela popularização, por volta de 2010, de carros por aplicativo. Isto provocou a redução do IPK – índice que mede a rentabilidade do setor – e gerou, consecutivamente, um ciclo vicioso no setor de transporte coletivo: menos passageiros => menos investimentos => serviço de pior qualidade => menos passageiros, e assim por diante. A redução do IPK, por um lado, pressionou para o achatamento do salário dos rodoviários e, por outro, para o aumento da tarifa. Curiosamente, o primeiro foi reajustado abaixo da inflação nos últimos 20 anos e a segunda ficou acima do mesmo índice de 1994 até 2013, quando se manteve relativamente estável.

Via de regra, no Brasil, o serviço é prestado por empresas privadas, com regulamentação e fiscalização por agências estatais. Dentre as categorias estudadas nesta tese, há duas exceções: 1) a Carris, de Porto Alegre, empresa pública em 2014 e atualmente em processo de privatização; e 2) a cidade do Rio de Janeiro, que não conta com uma agência de regulamentação e

⁵⁵⁸ Isso ocorre, exatamente, pelo tom de acusação com que se maculam as lideranças, o que pode explicar porque não conseguimos contato com Edivaldo Santiago, “acusado” por Noventa de ser a liderança por trás dessa greve.

fiscalização, que são responsabilidades da secretária de transporte do município e do sindicato das empresas, a RioÔnibus.

No Brasil, o transporte coletivo urbano rodoviário é marcado pelo que diversos autores chamam de “monopólio especial”, isto é, as agências reguladoras delimitam as linhas e áreas que cada empresa pode atuar, assim, eliminando a concorrência entre elas, o que possibilita estabelecer horários, itinerários e quantidades de ônibus por linhas. Ao vencer as licitações, as empresas conquistam um mercado cativo, com certa previsibilidade de número de passagens vendidas por todo o período licitado.

Já o regime de trabalho do rodoviário urbano é marcado por um controle muito rígido sobre o tempo, desde a escolha e cumprimento da jornada diária de trabalho até a cronometragem de cada volta, que tem os limites determinados pela empresa, afinal, cada uma deve se ajustar ao ritmo exato para que os ônibus estejam suficientemente lotados, sem exigir novos carros na mesma linha.

Só é possível um controle tão rígido dos serviços a partir da existência de uma hierarquia igualmente firme com fiscalização contínua (até clandestina) do trabalho de motoristas e cobradores. Além disso, essa hierarquia é acompanhada de muito assédio moral, descrito pelos trabalhadores como velado, mas que nos parece muito óbvio, com obrigação de cumprimento de jornadas de 10, 12 e até 14 horas diárias e imposição de ônibus em péssimas condições para os dissidentes. Também flagramos diversas práticas antissindicais das empresas, perseguindo e demitindo lideranças da base das categorias.

Muitos rodoviários foram categóricos em nos dizer que a relação com os passageiros também é fonte de grande estresse nas viagens, registrando-se processos de desumanização de ambos as partes: quando os trabalhadores tratam os passageiros como “bonecos” e estes, por sua vez, ignoram a presença de um ser humano naqueles bancos do motorista e cobrador. No entanto, também tivemos relatos de trabalhadores para quem a relação com os hierarquicamente superiores era muito pior e mais desgastante do que o estresse gerado pelo atrito com passageiros e mesmo pelo trânsito das cidades.

A comparação do trabalho rodoviário com a cachaça e do trabalhador com um “leão” diz mais sobre a categoria do que os autores dessas comparações podem imaginar. Há uma relação de amor/ódio, gozo/angústia, prazer/sofrimento, benefício/dano que sintetiza o trabalho rodoviário, ao passo que “só sendo um leão” para suportar. Isso é conseguido à base de muitos sacrifícios, que de certa forma dignifica e engradece.

Entretanto, toda essa situação foi abalada pela eclosão de protestos juvenis e estudantis contra os aumentos das passagens e pelo direito à ocupação das cidades, colocando o trabalho do rodoviário no centro do debate público e político nacional. Além disso, a onda de protestos vivenciada pelo Brasil, impeliu os rodoviários a tornarem-se também protagonistas dessa luta. Assim, entre 23 de janeiro e 28 de maio de 2014, as categorias rodoviárias de três das principais capitais brasileiras realizaram greves, promovendo a paralisação da circulação de capital e pessoas em Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro, e obrigando empresas e prefeituras a negociarem reposições salariais.

A categoria rodoviária destaca-se, nacionalmente, pelo baixo histórico anterior de mobilização e organização, cujos sindicatos poderiam ser definidos como “de resultado” e praticantes de um “economicismo político”. Esses mesmos sindicatos também passaram por processos importantes de disputas em sua efetiva direção. Em Porto Alegre, o então presidente do sindicato dos rodoviários, Acosta, foi afastado judicialmente por corrupção, e Bala foi nomeado como interventor em 2011, permanecendo até a greve de 2014. Em São Paulo, na única disputa que ocorreu dentro das eleições ordinárias do sindicato, Noventa assumiu a presidência em 2013, após romper com o grupo há décadas no poder do SindMotoristas-SP. Apesar de ser algo aparentemente corriqueiro, desestabilizou a legitimidade da direção oficial do sindicato, o que está relacionado à deflagração da greve de 2014. Já no Rio de Janeiro, a categoria passou por um processo de desmembramento do antigo sindicato “ecclético”, entre 2008 e 2012, e desse processo surge a principal liderança da greve realizada em 2014.

Sobre as greves em si, chama atenção que nelas a violência aparece de uma forma diferente daquelas da construção civil. Não há a destruição total ou incêndio dos veículos, mas o recurso à violência se parece mais com ações de sabotagem, isto é, pequenos danos que inviabilizam a saída dos ônibus às ruas, como a quebra de retrovisores, por exemplo. Também está presente enquanto ameaça, de duas formas: a ameaça, verídica ou não, de que os grevistas quebrem os ônibus para que eles não saiam; e a ameaça da violência policial ou paramilitar que, a depender do interlocutor, poderia ser desfechada a favor ou contra a greve. Destaca-se, na greve dos rodoviários de Porto Alegre, que a violência não foi uma questão para aqueles trabalhadores, tampouco o discurso de ameaça. Sobretudo, chama atenção que, como a vida de desses trabalhadores já é entrecortada por alguma forma de violência, convive-se cotidianamente com ela, sem maior estranheza.

Também nos salta os olhos o elevado grau de personalismo presente na ação sindical dos rodoviários, na constante presença de “homens fortes” em cada um dos sindicatos aqui

estudados. Nas três categorias amostradas, isso parece ser ainda mais forte. Em Porto Alegre, a janela de oportunidade que permitiu a eclosão da greve foi, exatamente, a fraqueza derivada pela saída de Itibiribá Acosta da presidência do STET-POA. Já em São Paulo, Noventa estava recém-empossado presidente quando eclodiu a greve, mas desde então consolidou-se como “poderoso chefe” do SindMotoristas-SP. Por fim, no Rio de Janeiro, Sebastião criou e pôs fim ao sindicato, conforme sua leitura da realidade, e só ele podia falar oficialmente pela entidade, mesmo enquanto vice-presidente.

Mas também percebemos um alto nível de personalismo nas oposições e dissidentes, quando a maioria das lideranças que tratamos aqui fala mais de si do que da categoria e da organização coletiva. Notamos, sobretudo, disputas de ego se sobrepondo às necessidades da categoria, mesmo entre lideranças de oposição de esquerda.

A greve dos rodoviários de São Paulo destaca-se das demais por não haver quem reivindique sua construção. Ela seria a mais próxima do “tipo ideal” de greve selvagem, como se desencadeasse como “rastilho de pólvora”. Mesmo sabendo que isso é impossível – afinal, as greves, mesmo selvagens, têm uma ideação e preparação anterior –, das greves aqui estudadas, esta foi a mais submersa, pois não pudemos observar ou captar os que reivindicam a liderança de fato.

Por fim, entre os balanços e saldos dessas greves, concluímos que apenas os rodoviários de Porto Alegre conquistaram ganhos econômicos, mesmo que tenham sido completamente revertidos na década seguinte, a partir de fortes práticas antissindiciais por parte das empresas e da Prefeitura.

Politicamente, podemos dizer que os saldos são contraditórios, já que, no Rio de Janeiro, Martha tornou-se uma liderança pelos anos seguintes, mesmo que sem conseguir conformar um grupo de oposição minimamente organizado. Além disso, em Porto Alegre, apesar da divisão na eleição do STET-POA de 2014, surgiram grupos de oposição que atuam até hoje na categoria, mesmo que aquém das necessidades para transformação do sindicato. Já em São Paulo, não houve conquistas econômicas, tampouco políticas, na verdade, resultaram em desmobilização e enfraquecimento das lideranças opositoras nos anos posteriores à greve.

CONCLUSÃO

A crise financeira de 2008 abre uma onda global de protestos, envolvendo greves, manifestações, conflitos políticos, revoltas e até guerras civis e revoluções. No Brasil, a situação não é diferente, ainda que o país consiga resistir ao primeiro impacto da crise econômica mundial, mais nitidamente após 2014, o Brasil também passa a observar sinais claros de estagnação e recessão econômicas, o que levou a uma onda de protestos entre 2011 e 2016.

Nesta onda de protestos que caracterizou o período, destaca-se o aumento da ocorrência de greves, principalmente nos anos de 2013 e 2014, quando mais de 2000 greves foram registradas a cada ano. Também chamam atenção as greves selvagens, aquelas nas quais a direção oficial do sindicato perde o controle político sobre o movimento e sobre o desenrolar dos fatos. Tratamos, nesta tese, de três categorias específicas (peão de trecho, garis e rodoviários), que realizaram quinze greves selvagens, em cinco estados do país, entre 2011 e 2016.

Nosso objetivo foi compreender por que essas categorias marcadas por uma elevada precariedade nas relações trabalhistas realizaram greves por fora da estrutura sindical oficial nessa onda de protestos, o que nos levou a analisar três dimensões: como contexto socioeconômico e político do Brasil nesse período influencia na eclosão das greves selvagens; como a estrutura sindical brasileira interfere na ocorrência dessas paralizações; e a influência do regime de trabalho na deflagração desse tipo de greve nesses segmentos específicos.

Para responder a essas questões, nos calcamos na ciência reflexiva, mais especificamente na sociologia pública da forma como propõe Michael Burawoy; com isso buscamos fazer um movimento pendular constante entre a teoria e o ofício da pesquisa: aderindo e elaborando uma teoria que nos desse base, experimentando-a na realidade concreta observada durante a pesquisa, revisitando essa teoria a partir das percepções adquiridas durante o processo de investigação, e assim sucessivamente.

No mestrado, estudamos uma parte das greves aqui tratadas – aquelas que ocorreram nas obras de algumas usinas hidrelétricas – comparamo-las com o conceito de *wildcat strikes* utilizado nas ciências políticas estadunidense e concluímos que elas não se encaixavam perfeitamente, pois esse conceito não dava conta de explicar o recurso à violência que fazia parte das greves de Belo Monte e do CHM, tampouco analisava as consequências políticas de tais greves. Por isso, preferimos chamá-las de “greves por rebelião operária”, conceito por nós mesmos desenvolvido, sem tentar generalizar para outras greves, utilizando-o somente para diferenciar estas das greves “tradicionais”, identificadas por lideranças muito bem definidas, oficiais ou não, e das greves selvagens.

Já ao longo da pesquisa tese, entramos em contato com o conceito luxemburguista de “greves de massas” desenvolvido por Nowak para análise das paralizações da UHE de Belo Monte, trazendo a importância da conjuntura socioeconômica e política nos rumos destes movimentos, e nas características de mobilização e propagação desse tipo de greve. Contudo, para nós, há duas diferenças centrais nas greves de massas que destoam do nosso objeto de pesquisa: aqui não houve uma situação revolucionária no Brasil naquele período, tampouco há fluidez entre as pautas políticas e econômicas.

Através dessas três abordagens (greves selvagens, com rebelião operária e de massas), podemos sintetizar seis características das greves selvagens estudadas aqui:

- 1) A conjuntura socioeconômica e política importa. Só ocorreram tantas greves selvagens no Brasil devido à onda de protestos verificada entre 2011 e 2016. Não necessariamente ocorreram greves selvagens em todas as ondas de protestos, mas estas tiveram esse elemento propulsor como uma de suas características.
- 2) A estrutura sindical oficial burocratizada é um catalisador para a eclosão de greves selvagens. O que chamamos de “sindicalismo de estado” promoveu o deslocamento das direções das bases, levando à explosão das greves em categorias alheias à estrutura oficial.
- 3) As greves selvagens ocorreram quando as condições de trabalho, salário e vida se tornaram tão insustentáveis que os trabalhadores arriscaram os próprios empregos e até a própria liberdade para se insurgirem contra essas condições.
- 4) Há lideranças nessas greves, resta aos cientistas sociais percebê-las. Em nossa pesquisa, apreendemos três formas de lideranças: a) formais, ligadas à estrutura sindical oficial; b) externas, compostas por militantes e ativistas de outras categorias que lideram as greves por fora do sindicato; c) forjadas, formadas no próprio processo de construção e eclosão da greve.
- 5) A maioria das greves selvagens tem pautas majoritariamente econômicas, mas acabam por afetar toda a vida política do país, como é o caso das estudadas nesta tese.
- 6) Ainda que ocorram em uma conjuntura específica do país, não há uma coordenação centralizada, e elas se influenciam mutuamente e diretamente, no discurso e na forma mais implícita e subjetiva. As greves selvagens se articulam e se propagam num continuum para outras categorias e regiões, levando à eclosão de outras greves com as mesmas características.

Entendemos que a conjuntura socioeconômica que se apresentava naquele momento poderia ser definida como contraditória: um país que cresce economicamente mas que não consegue promover uma distribuição de renda consistente, especificamente para trabalhadores recém-saídos do inferno do desemprego, ou com uma vida inteira de trabalhos precários, com nenhum ou quase nenhum histórico de mobilização em suas vidas e nas categorias onde estão inseridos, e que veem uma oportunidade histórica, pelo engajando nesses movimentos, de promover saltos em suas condições salariais.

A principal fonte dessas contradições é o ziguezague econômico produzido nos governos Dilma, a partir de um início mais “heterodoxo”, com o aprofundamento da crise econômica em 2014 - e de anos de terrorismo político e econômico da mídia e da elite brasileira - e, principalmente, com o receituário neoliberal, abraçado definitivamente a partir de 2015. Com isso, aquela expectativa de distribuição lenta e gradual de renda inculcada nos trabalhadores mais precários, que vinha de anos anteriores, transmuta-se na sensação de terem sido passados para trás, o que irá desembocar na animosidade desses segmentos para promover e se engajar em uma série de greves e protestos por motivos variados, principalmente os de cunho econômico.

Nesse contexto, é impossível não perceber o papel da Operação Lava Jato, impactando diretamente nas obras da construção pesada, objeto desta pesquisa, seja fomentando novas greves a partir do não pagamento de salários e direitos no COMPERJ, por exemplo, seja gerando desinvestimento no setor.

Neste contexto, o movimento sindical brasileiro passava por uma situação contraditória, por um lado, seu maior representante, Lula, havia ficado na presidência por oito anos, elegeu sua sucessora com facilidade – o que permitiu aumentar o diálogo do sindicalismo com o Estado brasileiro, participando de diversas mesas tripartites e de negociação dos rumos do trabalho e do país de maneira geral. Por outro lado, o movimento sindical brasileiro passava por um período de intensa fragmentação na cúpula e baixa capacidade de mobilização das bases.

Essa situação foi resultado de décadas do que chamamos de “sindicalismo de estado”, atrelando o movimento sindical ao aparato estatal brasileiro, como administrador direto do imposto sindical. Esse atrelamento cobra seu preço com a moderação política das cúpulas sindicais e seu deslocamento das bases; cria-se, portanto, um espaço profícuo para profusão de greves selvagens – afinal, as direções perdem a capacidade de ouvir os anseios das bases das categorias.

Ademais, essa estrutura sindical oficial promove tamanha influência sobre a atuação dos sindicalistas que mesmo aqueles que tentam romper com essa prática conciliatória e “pelega”

acabam por reproduzir a mesma lógica. É o caso do “novo sindicalismo” que dá origem à CUT, mas acaba reproduzindo e adaptando-se a toda uma *práxis* do “sindicalismo de estado” – e até mesmo daquelas correntes que rompem à esquerda com a CUT, como a CSP-Conlutas e Inter-sindical-Central, buscando fazer parte dessa estrutura sindical oficial.

Acerca dos sete sindicatos analisados nesta tese, podemos destacar três características comum que combinam-se mutuamente: a) alto nível de personalismo de seus dirigentes, com os mesmos grupos políticos e “homens fortes” perpetuando-se por décadas na direção do sindicatos; b) a judicialização das disputas sindicais, a que recorrem constantemente direções e mesmo as oposições sindicais, tentando resolver na Justiça do Trabalho diferenças políticas que deveriam ser sanadas junto às bases de cada categoria; e c) o “economicismo político”, assim denominado por Hyman, que diferencia-se do economicismo clássico porque não nega completamente a política, mas a utiliza para conquistar mais ganhos econômicos.

Além disso, ao analisarmos o histórico dessas greves é possível perceber – com a exceção dos garis do Rio de Janeiro – que todas elas passaram por processos de disputas anteriores, quer na Justiça, quer por meio de eleições conturbadas e/ou com vitórias de grupos dissidentes. Ainda que haja disputas nos pleitos regulares, é marcante a presença de disputa jurídica, desde interferências internas, como contendas sobre a representação oficial reconhecida pelo MTE.

Essas disputas podem ocorrer entre dirigentes ligados a centrais majoritárias e de perfis políticos ideológicos próximos, como acontece no STICCERO, entre a CUT e Força Sindical.⁵⁵⁹ Mas também se verificam em correntes sindicais minoritárias ou à esquerda no plano nacional, como a CSP-Conlutas, que tensionam o cotidiano desses sindicatos, quer fazendo oposição regular quer na direção dos processos grevistas. Ocorrem marcadamente na UHE de Belo Monte, com as representações dos garis e dos rodoviários do Rio de Janeiro e Porto Alegre, e no COMPERJ.

Ao invés de recontarmos todas as greves que estudamos nesta tese, gostaríamos de destacar dois pontos centrais: o regime de trabalho e o processo de fazer da greve – além dos que já foram tratados aqui (o papel da conjuntura socioeconômica e política, e da estrutura sindical oficial).

Nos dedicamos nesta tese a três categorias de trabalhadores – peões de trecho, garis e rodoviários – que têm em comum um tipo de trabalho socialmente classificado como “braçal”,

⁵⁵⁹ A disputa ocorre entre 2009 e 2012, período no qual as centrais mantinham acordo no plano nacional, ambas apoiando o primeiro mandato de Dilma Rousseff.

marcado pelo esforço físico extenuante; acometido por índices elevados de acidentes e adoecimento laborais e baixamente remunerado. Ou seja, perfazem os setores mais precarizados da classe trabalhadora, ainda que em postos formais de trabalho e com acesso a direitos básicos garantidos pela CLT.

Além disso, todas as categorias estudadas aqui estão submetidas a uma forte hierarquia em seus locais de trabalho e a assédios moral e sexual constantes, o que levou alguns autores, com os quais concordamos, a caracterizarem esses regimes de trabalho como um tipo de administração/gestão por estresse, isto é, quando as gerências impõem tamanho autoritarismo e assédio que os trabalhadores convivem com um sofrimento permanente.

Essa situação leva os trabalhadores a um extremo desgaste em seu ambiente de trabalho, ao passo que não conseguem recorrer à administração das empresas – que são parte do problema – tampouco aos sindicatos oficiais, que pouco ou nada fazem para defendê-los e para melhorar suas condições de trabalho e vida. Assim, explodir em greves selvagens acaba sendo a única opção que resta a esses trabalhadores para expressarem seu descontentamento com a situação de superexploração que lhes é imposta, tentando revertê-la.

Nitidamente, o processo de construção dessas greves varia muito: há desde aquelas em que o sindicato participa da sua deflagração, mesmo perdendo a direção política do movimento, como ilustra a greve dos rodoviários de Porto Alegre, até as situações opostas, como dos rodoviários de São Paulo, em que o sindicato foi tão surpreendido pela greve quanto a própria população paulistana, e, nesse caso, a greve é construída e dirigida por fora da estrutura sindical.

Contudo, em todas elas, fica nítido, sobretudo, o desgaste que precede a sua deflagração, com a piora das condições de trabalho e salário, o que enseja conversações entre os trabalhadores acerca da construção de uma greve; finalmente, quando elas eclodem em forma de greves selvagens, os sindicatos oficiais não dão conta de responder às demandas de organização que essas paralizações requerem. Pelos casos amostrados fica perceptível que há uma preparação e ideação anterior à deflagração e que, desde então, começam a surgir trabalhadores que assumem a liderança desses processos, na maioria das vezes, *forjadas* durante o fazer da greve.

A ocorrência de greves selvagens nessa conjuntura específica não significa que tenha havido mudança no repertório de ação coletiva do sindicalismo brasileiro e que, a partir de então, estas se imporão sobre as demais categorias. Por isso, ainda não é possível afirmar que estamos vivendo uma mudança no *repertório* de ação coletiva do sindicalismo brasileiro, sendo necessário que surjam novas ondas de protestos com novas greves selvagens para confrontarmos, de fato, uma mudança no repertório do movimento sindical.

Também podemos refletir acerca da violência enquanto um *repertório* desse tipo de greve, afinal ela esteve presente enquanto um recurso de fato e no discurso. Parece-nos que a violência de fato foi parte do repertório, principalmente, nas greves no setor da construção civil, com a destruição de alojamentos, estruturas dos canteiros e maquinários, como expressão da raiva contra os regimes de trabalho e vida vigente nos canteiros. Nas outras categorias, se houve destruição de equipamentos de trabalho e infraestrutura, parece-nos exceção, não sendo possível perceber a conformação de um repertório propriamente dito; porém, em todas as demais, a violência aparece não só enquanto ameaça dirigida aos patrões, mas também como desculpa para os trabalhadores que, desejando aderir à greve, faltava-lhes convicção, usando as ameaças de quebra de ônibus e vassouras pelos grevistas, por exemplo, como justificativa para pararem as atividades.

Como já dissemos anteriormente, o recurso à violência importa, sobretudo, para demonstrar que as vidas dos trabalhadores dessas categorias já são efetivamente permeadas por algum tipo de violência; seja a violência social que atinge a maioria das comunidades periféricas; seja a brutalidade das operações policiais que os afeta diariamente, e, principalmente, a população negra; mas também a violência de estarem condenados a uma vida precária, a um transporte público superlotado e ineficiente, a um sistema público de saúde deficitário, a uma educação pública que não atende às necessidades; enfim, a violência de um Estado que não supre as necessidades básicas da população.

Se entendemos dessa forma, percebemos que a violência e selvageria não decorrem tanto da ação dos trabalhadores, mas sim do ambiente de conflituosidade e do risco subjacentes a essas greves, e a ameaça que podem representar para o sindicalismo de Estado. Mas a selvageria também vem do capital, da vida que este impõe aos trabalhadores. Parafraseando Brecht, a violência não é da água que tudo arrasta, mas sim das margens que a comprimem.⁵⁶⁰

No tocante à *performance*, chamam-nos atenção os atos e as manifestações durante a greve dos garis do Rio de Janeiro que se aproveitam do período carnavalesco para performar

⁵⁶⁰ “A árvore que não dá fruto
É xingada de estéril.
Quem examinou o solo?
O galho que quebra
É xingado de podre, mas
Não haveria neve sobre ele?
Do rio que tudo arrasta
Se diz que é violento
Ninguém diz violentas
As margens que o cerceiam.” (Bertold Brecht. Poemas: 1913-1956. São Paulo: Editora 34, 2004).

imitando blocos de Carnaval, com minibaterias de escolas de samba, marchinhas e dancinhas momescas, além de fantasias e adereços.

Além disso, as greves dos garis se destacaram pelo *frame*, comparando os trabalhadores e seu trabalho a seu objeto - o lixo. Esse *frame* tem forte apelo moral, tocando as pessoas *comuns* pela contradição aí implícita: a importância da atividade dos garis para a sociedade, para qualidade de vida das pessoas e a saúde pública em geral *versus* a falta de reconhecimento e desvalorização da categoria, seja não só pelos baixos salários com que são remunerados mas também pela repulsa que suscitam os trabalhadores do lixo.

Os garis ainda veem de forma persistente seus trabalhos como uma forma de “escravidão moderna”, comparando as gerências às “senzalas modernas”. Sendo também um *frame* de forte apelo moral entre as demais categorias, entretanto foi verificado entre essas de forma mais generalizada. Em todas elas havia ao menos um entrevistado que comparasse seu trabalho (de peão de trecho ou rodoviário) à “escravidão moderna”.

Parte importante de nossa pesquisa é entender quais são os saldos após a ocorrência dessas greves selvagens para as categorias em questão. Buscamos delimitar essa avaliação acerca dos balanços em dois âmbitos básicos: econômico e organizativo. Resumidamente, podemos dizer que existem quatro grupos de saldos:

- a) Nenhuma conquista econômica, nem organizativa:
 - Os rodoviários de São Paulo não conquistaram aumento salariais, tampouco constituiu-se qualquer grupo de oposição ou de sindicalismo paralelo capaz de organizar a categoria minimante.
- b) Nenhuma conquista econômica, saldo organizativo relativo:
 - Os rodoviários de Porto Alegre tiveram baixa conquista econômica, contudo, devido às práticas antissindicais da Prefeitura e das empresas, as derrotas econômicas foram superiores. Surgiram diversas lideranças de oposição forjadas na greve, contudo, seus erros fomentaram a fragmentação da oposição.
 - Os rodoviários do Rio de Janeiro não tiveram conquistas econômicas, mas surgiu uma liderança política, Martha, capaz de aglutinar alguns trabalhadores por certo período.
 - COMPERJ: as conquistas econômicas e salariais nas greves de 2011 a 2014 foram revertidas pela destruição do complexo pela OLJ. De lá, surgiu o SOS Emprego, como uma forma de organizar os desempregados, mas que logo se desfez.
- c) Conquista econômica, sem saldo organizativo:

- As demais greves do setor da construção, UHE de Belo Monte e CHM, conquistaram aumentos salariais, mas não conseguimos observar qualquer saldo organizativo.
- d) Conquista econômica, com saldo organizativo:
- A greve dos garis do Rio de Janeiro conquistou um aumento salarial histórico, e dela surgiram dois grupos de oposição, o Círculo Laranja e o Garis de Combate, que atuam até hoje e organizam a categoria paralelamente à direção oficial do sindicato, mesmo que não tenham conseguido suplantá-la até hoje.

Dessa forma, parece-nos que as greves selvagens podem ser analisadas como algo independente das suas consequências e saldos posteriores, apenas como uma forma de expressão do descontentamento inquietante de uma massa de trabalhadores com suas condições salariais, de trabalho e vida. Contudo, elas não conseguem atender à demanda de (re)organização das categorias, ou seja, elas eclodem como resultado de uma estrutura sindical burocratizada e alheia às necessidades das suas bases, mas enquanto greves selvagens elas não detêm as condições necessárias para superar esse problema.

Por fim, em “greve de massas, partido e sindicatos”, Rosa Luxemburgo faz um alerta aos dirigentes sindicais e aos líderes socialdemocratas acerca da eclosão das greves de massas: “Se os dirigentes sindicais tivessem de ficar à margem do movimento, ou se lhe opusessem, esta atividade teria somente uma consequência: seriam ultrapassados pela vaga dos acontecimentos e as lutas econômicas ou políticas prosseguiriam sem eles”. (LUXEMBURGO, 1979, p. 68).

Gostaria de repetir esse alerta: as greves selvagens expressam, sobretudo, as relações capitais em um país periférico com um sindicalismo altamente atrelado ao Estado e, portanto, elas ocorrerão, queiramos ou não, lutemos a favor ou contra, e sejamos capazes de prevê-la ou não. Quando o sindicalismo, os dirigentes sindicais e lideranças políticas da esquerda ignoram ou combatem os trabalhadores em suas greves solitárias, abandonados à própria sorte, lutando contra as condições de superexploração do trabalho e precarização da vida, podem estar contribuindo para o seu próprio descrédito e para o crescimento da direita protofascista nos anos seguintes.

Não pretendemos afirmar que o surgimento, no Brasil, do bolsonarismo é consequência exclusiva da maioria da esquerda brasileira ter ignorado as greves selvagens de 2011 a 2016, contudo, este foi um elemento central para o enfraquecimento da esquerda e do movimento sindical brasileiro na última década. Afinal, se não consegue defender nem aqueles que lutam

por salários mais dignos e por suas próprias vidas, a esquerda abre espaço para que a direita populista diga que é capaz de fazê-lo – mesmo que aja exatamente ao contrário.

Podemos afirmar categoricamente que nas próximas décadas novas ondas de protestos surgirão, novas greves selvagens eclodirão no Brasil, e esperamos que a esquerda organizada e o movimento sindical de conjunto encampem essas lutas, defendam-nas como sendo suas próprias e possam galvanizar a classe trabalhadora para um processo de emancipação e libertação social.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, S. Prefácio da edição brasileira. In: HAIDER, Asad. *Armadilhas de identidade: raça e classe nos dias de hoje*. São Paulo: Veneta, 2019.

ALMEIDA, H.P. “*Tudo não é por acaso*”: exploração, greves, sindicatos surpreendidos e a saúde dos trabalhadores do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro, 2016.

ALMEIDA, H.P.; SOUZA, K.R.; PINA, J.A. Trabalho e saúde nas lutas dos operários da construção civil do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 2018.

ALONSO, A. As teorias dos movimentos sociais: um balanço do debate. *Lua Nova*, n.76, p. 49-86, 2009.

ALVES, J. *As revoltas dos trabalhadores em Jirau (RO): degradação do trabalho represada na produção de energia elétrica na Amazônia*. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 670 p., 2014.

ANTUNES, R. *A rebeldia do trabalho* (o confronto operário no ABC Paulista: as greves de 1978/80). São Paulo/Campinas: Editora Ensaio/Editora da UNICAMP, 1988. 220 p.

APRATO, J. L. *O processo de mobilização e desmobilização dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre: da greve de 2014 ao momento da extinção da função de cobrador em 2022*. (Trabalho de conclusão de curso). Porto Alegre, RS, 2022.

ARAÚJO, A.M.C; OLIVEIRA, R.V. O sindicalismo na era Lula: entre paradoxos e novas perspectivas. In: OLIVEIRA, R.V.; BRIDI, M.A.; FERRAZ, M. *O sindicalismo na era Lula: paradoxos, perspectivas e olhares*. Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2014.

ARANTES, P. F.; FIX, M. Como o governo Lula pretende resolver o problema da habitação. Alguns comentários sobre o pacote habitacional Minha Casa, Minha Vida. Disponível em: <http://www.unmp.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=297:como-ogoverno-lula-pretende-resolver-o-problema-da-habitacao&catid=40:materiais-sobre-politica-dehabitacao&Itemid=68>. Acessado em: 5 nov. 2022.

BARKER, C. *et al.* Marxism and Social Movements: An Introduction. In : BARKER, C., COX, L., KRINSKY, J.G., NILSEN A. (Eds.). *Marxism and Social Movements*. Leiden/Boston: Brill, 2013, p. 1-37.

BARKER, C. “O movimento como um todo”: ondas e crises. *Revista Outubro*, n.22, p. 5-34, 2014.

BASTOS, P. P.Z. Ascensão e crise do governo Dilma Rousseff e o golpe de 2016: poder estrutural, contradição e ideologia. *Rev. econ. contemp.* (On-line), v.21, n. 2. 2017.

BECK, U.; BECK-GERNSHEIM, E. *Individualization: Institutionalized individualism and its social and political consequences*. London, 2002.

BENSAÏD, D. *Marx, o intempestivo: grandezas e misérias de uma aventura crítica*. São Paulo: Civilização Brasileira, 1999.

BERMANN, C. Privatização da produção de energia na Amazônia: cenários prováveis, conflitos possíveis, traumas irreversíveis. In: MAGALHÃES, S.B.; BRITTO, R.C; CASTRO, E.R (Orgs.). *Energia na Amazônia*, v. 1. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi / UFPA/ Associação de Universidades Amazônicas, 1996.

BIANCHI, A.; BRAGA, R. Depois de junho: qual futuro para uma esquerda pós-petista? In: MIGUEL Luis Felipe; BIROLI, Flávia. (Orgs.). *Encruzilhadas da democracia*. Porto Alegre: Zouk, v. 1, p. 65-87, 2017.

BIERNACKI, P.; WALDORF, D. Snowball sampling: problems and techniques of chain referral sampling. *Sociological Methods & Research*. Thousand Oaks, CA, v. 10, n. 2, 1981.

BOITO JR., A. *O sindicalismo de Estado no Brasil: uma análise crítica da estrutura sindical*. Campinas: HUCITEC, 1991.

_____. *Reforma e crie política no Brasil - os conflitos de classe nos governos do PT*. Campinas e São Paulo: Editora Unicamp e Editora Unesp, 2018.

_____. El golpe de Estado en Brasil. *Argumentos*, v. 31, p. 85-101, 2018b

BOITO JR., A; MARCELINO, P. O sindicalismo deixou a crise para trás? Um novo ciclo de greves na década de 2000. *Caderno CRH*, Salvador, v. 23, n. 59, p. 323-338, maio/ago., 2010.

BOITO JR., A.; GALVÃO, A.; MARCELINO, P. A nova fase do sindicalismo brasileiro. In: CESIT (Unicamp)/ UGT. (Orgs.). *Sindicalismo contemporâneo: uma nova visão para o movimento sindical brasileiro*. São Paulo: Salinas, 2015, v. 1, p. 206-223.

BOLTANSKI, L; CHIAPELLO, E. *The new spirit of capitalism*. London: Verso, 2005.

BRAGA, R. A cor mais visível. *Blog da Boitempo*, São Paulo, 02 abr. 2014.

_____. *A Pulsão Plebeia: Trabalho, precariedade e rebeliões sociais*. São Paulo: Alameda, 2015.

_____. O golpe parlamentar e o fim da sociedade salarial no Brasil. *IdeAs*, v. 1, p. 1-16, 2017.

BRAGA, R.; BURAWOY, M. *Por uma sociologia pública*. São Paulo: Alameda, 2009.

BRETT, J.M.; GOLDEBERG S.B. “Wildcat Strikes in bituminous coal mining.” *Industrial and Labour Relations Review*, v. 32, n. 4 (jul. 1979), p. 465-483.

BRINGEL, B; PLEYERS, G. Junho de 2013... dois anos depois – Polarização, impactos e reconfiguração do ativismo no Brasil. *Nueva Sociedad*, v. 259, p.4-17, 2015

BRINGEL, B; FALERO, A. Movimientos sociales, gobiernos progressitas y Estado em América Latina: transiciones, conflictos y mediaciones. *Caderno CRH*, Salvador, BA, v. 29, n. SPE 03, p.27-45, 2016.

BRATSIK, P. A corrupção política na era do capitalismo transnacional. *Crítica Marxista, Campinas*, n. 44, p. 21-42, 2017.

BULLARD, R. *Dumping in Dixie: race, class and environmental quality*. San Francisco/Oxford: Westview Press, 1994.

BURAWOY, M. For a sociological marxism. *American Sociological Review*, v. 70, fev. p.4-28, 2005.

_____. *Marxismo sociológico: quatro países, quatro décadas, quatro grandes transformações e uma tradição crítica*. São Paulo: Alameda, 2014.

BYRNE, D.M., e KING, R.H. “Wildcatstrikes in U.S. Manufacturing, 1960-1977.” *Journal of Labour Research* 7, n. 4, Fall 1986, p. 387-401.

CAIAFA, J. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

CAMPOS, C. *Conflitos trabalhistas nas obras do PAC: o caso das Usinas Hidrelétricas de Jirau, Santo Antônio e Belo Monte* Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP. 201p., 2016.

CAMPOS, C. *A onda de protestos no Brasil (2011-2015)*. Trabalho apresentado. In: VII COLÓQUIO INTERNACIONAL MARX ENGEL, UNICAMP, Campinas, 17 a 20 de Julho de 2018.

_____. As relações entre o movimento sindical e os governos petistas (2003-2016). *Revista Temáticas*, UNICAMP, 2019.

CAMPOS, D.F.; RUBINHO, C.A.A.G.; PEREIRA, M.P. A profissão gari à luz dos direitos sociais do trabalho e das políticas públicas de proteção ao meio ambiente. *Revista de Direito UNIFACEX*, Natal-RN, v.6, n.1, 2015.

CAMPOS, M.V.L. *Ferramentas de Governo: Instrumentação e Governança Urbana nos Serviços de Ônibus em São Paulo*. 2016a.

_____. O mercado de viagens e as disputas em torno das linhas de ônibus. *Novos estudos*, v. 35, n.02, p.35-53, São Paulo, 2016b.

_____. Os “altos círculos” no mercado de transportes em São Paulo. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2019.

CAMPOS, P.H.P. A agenda internacional anticorrupção, a Operação Lava Jato e os impactos sobre as empreiteiras brasileiras. *Jornal dos Economistas*, Rio de Janeiro, n. 360, ago. 2019.

CARVALHO, L. *Valsa brasileira*. São Paulo: Todavia, 2018.

CAVALCANTE, S.; ARIAS, S. A divisão da classe média na crise política brasileira (2013-2016). In: BOUFFARTIGUE, P.; BOITO, A.; BÉROUD, S.; GALVÃO, A. (Orgs.). *O Brasil*

e a França na mundialização neoliberal: mudanças políticas e contestações sociais. 1ed. São Paulo: Alameda, 2019, v. 1, p. 97-125.

CESÁRIO, I.R. *A greve dos garis do município do Rio de Janeiro: processo de trabalho e saúde em questão*. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Saúde do Trabalhador e Ecologia Humana) - Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, Fundação Oswaldo Cruz Rio de Janeiro, 64p., 2015.

CHACHÉ, C.B. O licenciamento ambiental “fragmentado”: estudo de caso do COMPERJ. *Revista Ensaios*, 2014.

COELHO, B.H.S.; LOUREIRO, C.F.; IRVING, M.A.; SOARES, D.V. Conflitos entre o Comperj e a gestão de áreas protegidas: o Mosaico Central Fluminense como possibilidade de enfrentamento a impactos socioambientais de grandes empreendimentos industriais. *Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente*, v. 35, dez. 2015

COLLINS P.H.; BILGE, S. *Interseccionalidade*. Tradução de Rane Souza. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2021.

COMLURB. *Estatuto Social da Companhia Municipal de Limpeza Urbana*. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <<https://comlurb.prefeitura.rio/wp-content/uploads/sites/74/2023/03/Estatuto-AGOE-180928.pdf>>. Acessado em 11 jul. 2023.

CONCEIÇÃO, T.S. *Trabalhadores no canteiro de obras da UHE de Belo Monte-Altamira: condições de saúde e políticas públicas* Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 193 p., 2014.

COUTINHO, R. L. *Operário da construção civil: urbanização migração e classe operária*. Rio de Janeiro: Achiamé, 1980.

COUTINHO, G.B.F. *Padrão de morbimortalidade por acidentes de trabalho durante construção de Complexo Petroquímico no Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ)*. Rio de Janeiro, 2015.

DARDOT, P.; LAVAL, C. *A nova razão do mundo: Ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2009.

DAVIS, A. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DELLA PORTA, D. *Social movements in times of austerity: bringing capitalism back into protest analysis*. Cambridge: Polity Press, 2015.

DIEESE. *A situação do Trabalho no Brasil na primeira década dos anos 2000*. São Paulo: DIEESE, 2012.

_____. Balanço das greves em 2013. *Estudos e Pesquisas*, n. 79, 2015.

_____. Balanço das negociações salariais em 2015. *Estudos e Pesquisas*, n. 80, 2016.

_____. *Anuário da saúde do trabalhador*. São Paulo: DIEESE, 2016.

DIEESE. *Nota técnica: balanço das negociações dos reajustes salariais de 2016, 2017.*

FANTASIA, Rick. *Cultures of Solidarity: Consciousness, action, and contemporary american workers.* Berkeley: University Of California Press, 1988.

EIGENHEER, E.M. *Lixo: limpeza urbana através dos tempos.* Porto Alegre, RS: Pallotti, 2009.

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO (EPTC). *Revista transporte em números: indicadores anuais do transporte público.* Porto Alegre, RS, 2016.

FAINGUELERNT, M.B. *Belo Monte: o Estado Democrático de Direito em Questão.* 1ª. ed. Rio de Janeiro: Apicuri, 2013.

FETRANSPOR. *Especial Fetranspor 60 anos.* Disponível em: <<https://www.fetranspor.com.br/especiais/os-60-anos>>. Acessado em 14 jan. 2023.

_____. *Relatório de Atividades Fetranspor 2014: Relatório Anual de Atividades.* [s.l.] Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro, 2015

_____. *Relatório de Atividades Fetranspor 2015: Relatório Anual de Atividades.* [s.l.] Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro, 2016.

FETRANSPOR; RIOÔNIBUS. *Mobilidade Urbana. Setor em Números.* TB6_Resumodosistema transporteporonibus_1984a2016.xls, 2017. Disponível em: <<https://www.fetranspor.com.br/mobilidade-urbana-setor-em-numeros>>. Acessado em 14 jan. 2023.

FETRANSPOR; RIOÔNIBUS. *Mobilidade Urbana. Setor em Números.* TB6_Resumodosistema transporteporonibus_1984a2017.xls, 2018. Disponível em: <<https://www.fetranspor.com.br/mobilidade-urbana-setor-em-numeros>>. Acessado em 14 jan. 2023.

FLETCHER, B. Interaction between Labour Unions and Social Movements in Responding to Neo-liberalism. In: GALL, Gregor; WILKINSON, Adrian; HURD, Richard (Orgs.). *The International Handbook of Labour Unions*, chapter 15, Edward Elgar Publishing, 2011.

FREGE, C.; KELLY, J. Union revitalization strategies in comparative perspective. *European Journal of Industrial Relations* n. 9, p. 7–24, 2003.

FREUD, S. *O mal-estar na civilização.* Ebsco, 2019 (E-book). Disponível em: <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&scope=site&db=nlebk&db=nlabk&AN=2126641>>. Acessado em: 11 jul. 2023.

FRÖLICH, P. *Rosa Luxemburgo: pensamento e ação.* São Paulo: Boitempo, 2019.

FURNO, J.C; FERNANDES, L.E. *A Lava Jato na economia política do Imperialismo Tardio.* Germinal: marxismo e educação em debate, Salvador, v.14, n.3, p. 535-555, dez. 2022.

GALVÃO, A. O movimento sindical frente ao governo Lula: dilemas, desafios e paradoxos. *Outubro*, São Paulo, v. 14, p. 131-150, 2006.

_____. *Marxismo e movimentos sociais. Crítica Marxista*, n. 32, p.107 - 126, 2011.>

GALVÃO, A. A reconfiguração do movimento sindical no Governo Lula. In: BOITO, A; GALVÃO, A. (Orgs.). *Política e classes sociais no Brasil dos anos 2000*. 1 ed., São Paulo: Alameda, 2012. p. 187-221.

_____. *O sindicalismo enquanto movimento social: enfrentando rupturas e dicotomias*. GT 14: Entre as ruas e os gabinetes: institucionalização e contestação nos movimentos sociais latino-americanos In: 38º ENCONTRO NACIONAL DA ANPOCS, 2014, Caxambu, 2014.

_____. Political action of the Brazilian labour movement: issues and contradictions facing PT governments. *Studies in Political Economy*, v. 96, p.1 - 15, 2016.

GALVÃO, A.; MARCELINO, P.; TRÓPIA, Patrícia. *As bases sociais das novas centrais sindicais brasileiras*. Curitiba, PR: Appris, 2015.

_____. *Sindicalismo, direitos e conflitos sociais no Brasil (2003-2018)*. Coletânea apresentada para concurso de livre-docência em Ciência Política. UNICAMP, Campinas, SP, 2019. Mimeo.

GARFINKEL, H. *Studies in ethnomethodology*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1967.

GERHARDT, A.F.C. *Impactos na saúde dos trabalhadores das Usinas Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau do Rio Madeira: Rondônia sob a ótica da Vigilância em Saúde do Trabalhador*. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, Fundação Oswaldo Cruz Rio de Janeiro, 142p., 2014.

GOFFMAN, E. *Frame analysis: an essay on the organization of experience*. Harvard University Press, 1974.

_____. *Manicômios, prisões e conventos*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1974.

GOULDNER, A.W. *Wildcat Strike*. New York: Antioch Press, 1954.

HAIDER, A. *Armadilhas de identidade: raça e classe nos dias de hoje*. São Paulo: Veneta, 2019.

HARDT, M; NEGRI, A. *Empire*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2000

HAUBRICH, A. *Nada será como antes, 2013: o ano que não acabou, na cidade onde tudo começou*. Libretos: Porto Alegre, 2018.

HETLAND, G; GOODWIN, J. The Strange Disappearance of Capitalism from Social Movement Studies. In: BARKER, C.; COX, L.; KRINSKY, J. G.; NILSEN, A. (Eds.). *Marxism and Social Movements*, Leiden/Boston: Brill, 2013. p. 83-102.

HIRATA, F.; OLIVEIRA, N. “Os movimentos dos sem-teto em São Paulo no contexto neoliberal”. In: BOITO, JR., Armando; GALVÃO, Andréia (Orgs.). *Política e classes sociais no Brasil dos anos 2000*. São Paulo: Alameda, 2012.

HOBBSBAWM, E. *Era dos extremos: o breve século XX*. Trad. Marcos Santarrita. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

HYMAN, R. The politics of workplace trade unionism: recent tendencies and some problems in theory. *Capital & Class*, 8, p. 54-67, 1979.

HYMAN, R. *Understanding the european trade unionism: between market, class and society*. London, 2001.

IPEA. *Mercado de trabalho nos anos 90: fatos estilizados e interpretações*. Brasília, DF: Ipea, 2010.

JASPER, J.M. *Protesto: uma introdução aos movimentos sociais*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2016.

KERCHE, F. *A política no banco dos réus: a Operação Lava Jato e a erosão da democracia no Brasil*. Coautoria de Marjorie Marona. São Paulo: Autêntica, 2022.

KRIESI, H. *Political Mobilization and Social Change: the Dutch Case in Comparative Perspective*. Avebury, Aldershot. 1993.

LE MOS, P.R. *Entre o mercado e a sociedade: o sindicalismo da União Geral dos Trabalhadores (UGT)*. Dissertação (Mestrado em XXXXXX) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas/IFCH. Universidade Estadual de Campinas/UNICAMP. Campinas, SP. 2014.

LIMA, B.A. *O perfil dos trabalhadores das usinas do Madeira no estado de Rondônia entre os anos de 2009 e 2012*. Porto Alegre, RS, 2015.

LIMA, R.C.V. *Desenvolvimento e Contradições Sociais no Brasil contemporâneo*. Um estudo do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – COMPERJ. Araraquara, 2015.

LINHARES, R. “As greves de 2011 a 2013”. *Revista de Ciências do Trabalho*, n. 5, p. 97-112, 2015.

LUXEMBURGO, R. *Greve de massas partido e sindicatos (1906)*. São Paulo: Kairos, 1979.

MATELA, I. P. *Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

MATTOS, M.B. A CUT hoje e os dilemas de adesão à ordem. *Revista Outubro*, n. 9, p. 57-75, 2003.

_____. As lutas da classe trabalhadora no Brasil dos "mega-eventos". *Observatório Social da América Latina - OSAL*, n. 36. Conselho Latinoamericano de Ciências Sociais. Argentina, 2014.

_____. Novas formas de protesto social e velhos caminho de luta da classe trabalhadora: encontros e desencontros. Um estudo a partir do caso brasileiro recente. In: CORBERA, M.M.; SAMPERE, X.D.; MUNTADA, R.M. (Orgs.). III INTERNATIONAL CONFERENCE STRIKES AND SOCIAL CONFLICTS: COMBINED HISTORICAL APPROACHES TO CONFLICT. *Proceedings*, p. 1140-1152, Barcelona, Espanha, 2016.

MARCELINO, P.; GALVÃO, A. O sindicalismo brasileiro frente à ofensiva neoliberal restauradora. *Tempo Social* (Online), v. 32, p. 157-182, 2020.

MARTINS, H.H.T.S.; RODRIGUES, I.J. O Sindicalismo Brasileiro na Segunda Metade dos Anos 90. *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP*, São Paulo, v. 11, n. 2, p. 155-182, 1999.

MARX, K. *O Capital – crítica da economia política: o processo de produção do capital*. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, K; ENGELS, F. O 18 de Brumário de Luis Bonaparte. *Textos*, v .III, São Paulo, Edições Sociais, 1977.

MCADAM, D. 'Initiator' and 'spin-off movements': diffusion processes in protest cycles. In: TRAUGOOT, M. (Org.). *Repertoires and Cycles of Collective Action*. Durham, NC: Duke University Press, 1995.

MCADAM, D.; TARROW, S.; TILLY, C. Para mapear o confronto político. *Lua Nova* (Online). 2009, n.76, p .11-48.

MICHELAT, G. & SIMON, N. *Class, religion et comport Class, religion et comportement politique Class, religion et comportement politique*, v. 3, n.19. Paris: Pament politique ress de La Foundation Nationale de Sciences politiques & Editions sociales, 1977. Disponível em: <https://www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1978_num_19_3_6921>. Acessado em: 11 jul. 2023.

MIGUEL, L.F. Democracia fraturada: o golpe, os limites do arranjo concorrencial e a perplexidade da ciência política. In: MIGUEL, L. F.; BIROLI, F. (Orgs.). *Encruzilhadas da democracia*. 1. ed. Porto Alegre, RS: Zouk, 2017. v. 1, p. 45-65.

MUHALE, M.J.J. *Lutar, criar Poder Popular: uma perspectiva etnográfica do Bloco de Lutas pelo Transporte Público em Porto Alegre/RS*. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 151p., 2014.

NILSEN, A.G; COX, L. What Would a Marxist Theory of Social Movements Look Like? In: BARKER, Colin; COX, Laurence; KRINSKY, John; NILSEN, Alf Gunvald, (Eds.). *Marxism and Social Movements*, Leiden/Boston: Brill, 2013, p. 63-81.

NORONHA, E.G. Ciclo de greves, transição política e estabilização: Brasil, 1978-2007. *Lua Nova*, n. 76, p. 119-168. São Paulo, 2009.

NOWAK, J. *Mass Strikes and Social Movements in Brazil and India Popular Mobilisation in the Long Depression*. Londres: Palgrave macmillan, 2019.

OFFE, C. *Trabalho e sociedade: problemas estruturais e perspectivas para o futuro da "Sociedade do Trabalho"*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1989.

OLIVEIRA, J.P. La construcción de la hidroeléctrica Belo Monte y las intervenciones de los antropólogos. *Iztapalapa. Rev. cienc. soc. humanid*, año 39, n. 85. Ciudad de México jul./dic. 2018.

PARKER M, SLAUGHTER J. Unions and management by stress. In: BABSON, S. (Org.) *Lean work: empowerment and exploitation in the global auto industry*. Detroit: Wayne State University Press, 1995. p. 41-53.

PINTO, F.A; MISOCZKY, M.C.A; FLORES, R.K. A produção social da organização do transporte coletivo urbano rodoviário de Porto Alegre - 2012-14. *Revista de Administração Pública*. Rio de Janeiro, v.51, n. 3, p.348-368, maio/jun. 2017.

RIBEIRO, G.L. *O Capital da esperança*. Brasília: UnB, 2008.

_____. *Empresas Transnacionais. Um Grande Projeto Por Dentro*. São Paulo/Rio de Janeiro: Marco Zero/ANPOCS, 1991.

SAES, D. Estado e Democracia: ensaio teóricos. *Coleção Trajetória*, 1, 1994.

SANTOS, F.; SZWAKO, J. Da ruptura à reconstrução democrática no Brasil. *Saúde em Debate*, v. 40, p. 114, 2016.

SANTANA, M. A. Entre a ruptura e a continuidade: visões da história do movimento sindical brasileiro. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 14, n. 41, p. 12-26, 1999. Impresso.

SCOTT, J.F., e G.C. HOMANS. "Reflections on the wildcat strikes." *American Sociological Review* 12, n. 3, p. 278-287, jun. 1947.

SILVA, S.N. A ruptura com a senzala: entrevista com Célio Viana. *Em Debat: Rev. Dig.*, ISSN 1980-3532, Florianópolis, SC, n. 12, p. 87-97, jul./dez, 2014.

_____. O ciclo de greves contemporâneas no Brasil: o levante proletário de 2013 e a experiência da greve negra dos garis do Rio de Janeiro de 2014 numa perspectiva anarquista. *Revista Espaço Acadêmico*, nº 210, Maringá, PR, 2018.

SILVEIRA, C, T.J. DUPLA FUNÇÃO, DUPLA TENSÃO: vida, trabalho e luta dos(as) rodoviários(as) cariocas no início do século XXI =, Dissertação (mestrado) – UFRJ-IFCS, Rio de Janeiro: 2018.

SINGER, A. *Os sentidos do Lulismo: reforma gradual e pacto conservador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

_____. Quatro notas sobre as classes sociais nos dez anos do lulismo. *Psicologia USP*, v. 26, p. 7-14, 2015.

_____. Cutucando onças com varas curtas. *Novos Estudos CEBRAP*, v. 102, p. 43-71, 2015.

_____. From a Rooseveltian Dream to the Nightmare of Parliamentary Coup. *Nonsite.Org*, v. 1, p. 1, 2018.

SNOW, D.; BENFORD, R. *Master Frames and Cycles of Protest*. 1992.

SOLANO, E. Impeachment, Lava Jato y elecciones. *Política Exterior*, v. 185, p. 1-4, 2018.

SOUZA, A. Método e Improvisação, ou como conseguir uma entrevista naquele setor que vai dos fundos da Igreja Matriz até o Córrego e dali às margens da Rio-Bahia. In: NUNES, E. *A Aventura Sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar Ed. 1978.

- SOUSA, N.H.B. *Construtores de Brasília: Estudo de Operários e sua participação política*. Petrópolis: Vozes, 1983.
- STREECK, W. *Tempo comprado: A crise adiada do capitalismo democrático*. Coimbra: Actual, 2013.
- SZANIECKI, B.; TIBOLA, T. Garis e parangolés: fazer dançar a cidade. *Lugar Comum* (UFRJ), v. 1, p. 66-75, 2015.
- TARROW, S. *O poder em movimento: Movimentos sociais e confronto político*. Petrópolis: Editora Vozes, 2009.
- TILLY, C. *As revoluções europeias: 1492-1992*. Lisboa: Presença, 1996.
- TATAGIBA, L. 1984, 1992 e 2013. Sobre ciclos de protestos e democracia no Brasil. *Política e Sociedade*, vol. 13, n. 28, set./dez., 2014, p. 35-62.
- TATAGIBA, L; GALVÃO, A. Os protestos no Brasil em tempos de crise (2011-2016). *Opinião Pública*, v. 25, p. 63-97, 2019.
- TEIXEIRA, M.A.D.; FONSECA, D.R. da. *História Regional (Rondônia)*. 2ª. ed. Porto Velho, RO: Gráfica Maia, 2002.
- TEJERINA, B; PERUGORRIA, I.; BENSKI, T.; LANGMANTILLY, L. From indignation to occupation: a new wave of global mobilization. *Current Sociology*, n. 61, p. 377-392, 2013.
- THIOLLENT, M. *Crítica metodológica, investigação social e enquete operária*. 3. ed. São Paulo: Polis, 1982
- TILLY, C. Contentious repertoires in Great Britain, 1758–1834. *Social Science History*, v.17, n. 2, p. 253–80, 1993.
- _____. Movimentos sociais como política. *Revista Brasileira de Ciência Política*, Brasília, DF, n. 3. p. 133-160, jan./jul. 2010.
- _____. "Repertoires of contentions". In:_____. *Regimes and repertoires*. Chicago: University of Chicago Press, 2006, p. 01-89.
- THOMAZ JÚNIOR, A. Desafios teóricos para a Geografia do trabalho no século XXI. In: THOMAZ JÚNIOR, A.; FRANÇA JR., L.B. (Orgs.). *Geografia e Trabalho no século XXI*. Presidente Prudente, SP: Centelha, 2009.
- TRIANI, V.A. Garis cariocas em movimento: toneladas de lixo que alaranjaram o Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídicas e Sociais) - Centro de Estudos Gerais, Universidade Federal Fluminense, p.280. Niterói, RJ, 2018.
- TRÓPIA, P. *Força Sindical: política e ideologia no sindicalismo brasileiro*. São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- UPCHURCH, M.; MATHERS, A. Neoliberal Globalization and Trade Unionism: Toward Radical Political Unionism? *Critical Sociology*, n. 38, p. 265-280, 2012.

VELLOSO, M.P; VALADARES, J. C.; SANTOS, E. M. A coleta de lixo domiciliar na cidade do Rio de Janeiro: um estudo de caso baseado na percepção do trabalhador. *Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 143-150, 1998. Impresso.

VELLOSO, M.P.; ANJOS, L.A.; SANTOS, E.M. Processo de trabalho e acidentes de trabalho em coletores de lixo domiciliar na cidade do Rio de Janeiro, Brasil. *Cadernos de Saúde Pública* (ENSP), Rio de Janeiro, v. 13, n.4, p. 693, 1997. Impresso.

VERAS, R. Brasil em obras, peões em luta, sindicatos surpreendidos. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n.103, p.111-136, 2014.

VISSER, J. Les Syndicats européens: la grande mutation. *Problèmes Économiques*, n. 2132, p. 17-23, 1989.

VOLPON, T. Brazil: Dilma 2.0. *Nomura Economic Insights: Emerging Markets*. Global Markets Research, 2014.

WALLERSTEIN, I. Antisystemic movements: history and dilemma. In: AMIN, S.; ARRIGHI, G.; GUNDER FRANK, A.; WALLERSTEIN, I. (Orgs.). *Transforming the Revolution*. New York : Monthly Review Press, 1990.

_____. *O fim do mundo como concebemos: ciência social para o século XXI*. Rio de Janeiro: Revan, 2003.

WALTONT, J.K.; SEDDON, D. (Orgs.) *Free Markets and Food Riots: The Politics of Global Adjustment*. Oxford: Blackwell, 1994.

WARDE, W. *Espetáculo da corrupção: como um sistema corrupto e o modo de combatê-lo estão destruindo o país*. São Paulo: Leya, 2018.

ZETKA JR., J.R. Work Organization and WildCat Strikes in the U.S. Automobile Industry, 1946 to 1963. *American Sociological Review* , 2ª ed., v. 57, 1992.

ANEXO I**Questionário aplicado aos trabalhadores da obra da UHE de Belo Monte
- 2014**

- 1) Idade
 - a. 18-25
 - b. 26-30
 - c. 31-35
 - d. 36-40
 - e. 41-45
 - f. 46-50
 - g. 51-55
 - h. 56-60
 - i. Acima de 60 anos.
- 2) Origem
- 3) Escolaridade
 - a. Nunca estudou
 - b. Ensino Fundamental I (1ª a 4ª Série)
 - c. Ensino Fundamental II (5ª a 8ª Série)
 - d. Ensino Médio
 - e. Ensino Superior
- 4) Última residência
- 5) Qual o setor do último emprego?
 - a. Construção Civil
 - b. Indústria
 - c. Serviços
 - d. Rural/Extrativista
 - e. Não teve emprego
- 6) Já havia trabalhado em obras de grande porte?
 - a. Sim. Qual?
 - b. Não.
- 7) Qual o cargo/função ocupa na obra atualmente?
- 8) Qual a faixa salarial?
 - a. 724-1500
 - b. 1501-3000
 - c. 3001-5000
 - d. Acima de 500
 - e. Não quis informar.
- 9) Quanto tempo está trabalhando nesta obra?
 - a. Menos de 3 meses
 - b. De 3 a 6 meses
 - c. De 6 a 9 meses
 - d. De 9 a 12 meses
 - e. De 12 a 18 meses
 - f. Mais de 18 meses
- 10) Já utilizou do tempo de baixada?
 - a. Sim
 - b. Não
- 11) Está alojado?

- a. Sim
 - b. Não
- 12) Como você avalia as estruturas do canteiro de obras? (Alojamentos, áreas de lazer, refeitórios, alimentação, farmácia, etc.)
- a. Péssimas
 - b. Ruins
 - c. Satisfatórias
 - d. Boas
 - e. Ótimas
 - f. Não sabe
- 13) É filiado ao sindicato?
- a. Sim. Qual motivo?
 - b. Não
- 14) Desde quando é filiado ao sindicato?
- 15) Como avalia a atuação do sindicato?
- a. Péssima
 - b. Ruim
 - c. Satisfatória
 - d. Boa
 - e. Ótima
 - f. Não sabe
- 16) Participou de alguma das paralisações/greves da obra?
- a. Sim
 - b. Não
- 17) Considera certo fazer greve aqui na obra?
- a. Sim e participaria
 - b. Sim, mas não participaria
 - c. Não
 - d. Não sabe
- 18) Qual foi a participação do sindicato nessas paralisações/greves?
- a. Dirigiu todo o processo
 - b. Negociou com o consórcio
 - c. Foi contra as mobilizações
 - d. Não fez nada
 - e. Não sabe
- 19) Possui alguma filiação partidária?
- a. Não
 - b. Sim. Qual?
- 20) Já participou de algum outro movimento social?
- a. Não
 - b. Sim. Qual?
- 21) Qual a sua avaliação do Governo Lula e Dilma?
- a. Ótimo
 - b. Bom
 - c. Satisfatório
 - d. Ruim
 - e. Péssimo
 - f. Não sabe

ANEXO II**Questionário aplicado aos trabalhadores das obras das UHE de Belo Monte, Jirau e Santo Antônio - 2015⁵⁶¹**

- 1) Idade
 - a. 18-25
 - b. 26-30
 - c. 31-35
 - d. 36-40
 - e. 41-45
 - f. 46-50
 - g. 51-55
 - h. 56-60
 - i. Acima de 60 anos.
- 2) Origem
- 3) Escolaridade
 - a. Nunca estudou
 - b. Ensino Fundamental I (1ª a 4ª Série)192
 - c. Ensino Fundamental II (5ª a 8ª Série)
 - d. Ensino Médio
 - e. Ensino Superior
- 4) Última residência
- 5) Qual o setor do último emprego?
 - a. Construção Civil
 - b. Indústria
 - c. Serviços
 - d. Rural/Extrativista
 - e. Não teve emprego
- 6) Já havia trabalhado em obras de grande porte?
 - a. Sim. Qual?
 - b. Não.
- 7) Qual o cargo/função ocupa na obra atualmente?
- 8) Qual a faixa salarial?
 - a. 788-1200
 - b. 1201-1500
 - c. 1501-2000
 - d. 2001-2400
 - e. 2401-2800
 - f. 2801-3500
 - g. 3501-5000
 - h. Acima de 5000
 - i. Não quis informar.
- 9) Quanto tempo está trabalhando nesta obra?
 - a. Menos de 3 meses

⁵⁶¹ Ao aplicarmos o questionário a primeira vez nas obras da UHE de Belo Monte em 2014, percebemos que ele ainda poderia ser melhorado e fizemos alterações para reaplicar em 2015, novamente, em Belo Monte e no Complexo Hidrelétrico do Madeira. Explicamos melhor as mudanças na dissertação de mestrado CAMPOS, 2016, p.42 e 43.

- b. De 3 a 6 meses
 - c. De 6 a 9 meses
 - d. De 9 a 12 meses
 - e. De 12 a 18 meses
 - f. Mais de 18 meses
- 10) Está alojado?
- a. Sim
 - b. Não
- 11) Já utilizou do tempo de baixada?
- a. Sim
 - b. Não
- 12) Como você avalia as estruturas do canteiro de obras? (Alojamentos, áreas de lazer, refeitórios, alimentação, farmácia, etc.)
- a. Péssimas
 - b. Ruins
 - c. Satisfatórias
 - d. Boas
 - e. Ótimas
 - f. Não sabe
- 13) Como você avalia as relações trabalhistas nas obras? (Relação com superiores, jornada de trabalho, salário, desvio de função, EPI's, etc.)
- a. Péssimas
 - b. Ruins
 - c. Satisfatórias
 - d. Boas
 - e. Ótimas
 - f. Não sabe
- 14) É filiado ao sindicato?
- a. Sim. Qual motivo?
 - b. Não
- 15) Desde quando é filiado ao sindicato?
- 16) Como avalia a atuação do sindicato?
- a. Péssima
 - b. Ruim
 - c. Satisfatória
 - d. Boa
 - e. Ótima
 - f. Não sabe
- 17) Participou de alguma das paralisações/greves da obra?
- a. Sim
 - b. Não
- 18) Considera certo fazer greve aqui na obra?
- a. Sim e participaria
 - b. Sim, mas não participaria
 - c. Não
 - d. Não sabe
- 19) Qual foi a participação do sindicato nessas paralisações/greves?
- a. Dirigiu todo o processo
 - b. Negociou com o consórcio
 - c. Foi contra as mobilizações

- d. Não fez nada
 - e. Não sabe
- 20) Possui alguma filiação partidária?
- a. Não
 - b. Sim. Qual?
- 21) Já participou de algum outro movimento social?
- a. Não
 - b. Sim. Qual?
- 22) Qual a sua avaliação do Governo Lula?
- a. Ótimo
 - b. Bom
 - c. Satisfatório
 - d. Ruim
 - e. Péssimo
 - f. Não sabe
- 23) Por que?
- 24) Qual a sua avaliação do Governo Dilma?
- a. Ótimo
 - b. Bom
 - c. Satisfatório
 - d. Ruim
 - e. Péssimo
 - f. Não sabe
- 25) Por que?

ANEXO III

ROTEIRO DE ENTREVISTAS SEMIDIRIGIDAS

Trabalhador comum

- 1) Participou da greve?
- 2) Nome
- 3) Idade
- 4) Origem
- 5) Local de moradia
- 6) Profissão e cargo na empresa e/ou sindicato
- 7) Gênero
- 8) Raça
- 9) Há quanto tempo você trabalha na empresa?
- 10) Qual é sua renda pessoal? E a renda das pessoas que moram com você?
- 11) Como você avalia as condições de trabalho dentro da empresa?
- 12) Você está satisfeito em trabalhar aqui?
- 13) Conhece ou já vivenciou casos de acidente do trabalho?
- 14) Conhece ou já vivenciou casos de assédio moral?
- 15) Conhece ou já vivenciou casos de assédio sexual?
- 16) Conhece ou já vivenciou casos de desvio de função?
- 17) Já havia trabalhado no setor?
 - 17.1) Se não, em que setores já trabalhou?
 - 17.2) Por que mudou de setor?
- 18) O que te levou a trabalhar na empresa?
- 20) Você é sindicalizado? Por quê?
- 21) Quando da eclosão da greve, você já se encontrava na empresa?
 - 21.1) Se sim, o que aconteceu? Como se deu a greve?
 - 21.2) Se sim, qual o papel do sindicato na greve?
- 22) Quais foram os motivos da greve?
- 23) Você achou/acha correto a realização de greves aqui na categoria?
- 24) Você vê resultados positivos em fazer greve na empresa?
- 25) Você participaria de uma greve hoje?
- 26) Você gostaria que seu filho seguisse seu trabalho nessa mesma empresa?
- 27) O que você pensa sobre o seu futuro no âmbito do trabalho?

Grevistas

- 1) Participou da greve?
- 2) Nome
- 3) Idade
- 4) Origem
- 5) Local de moradia
- 6) Profissão e cargo na empresa e/ou sindicato
- 7) Gênero
- 8) Raça
- 9) Há quanto tempo você trabalha na empresa?
- 10) Qual é sua renda pessoal? E a renda das pessoas que moram com você?
- 11) Como você avalia as condições de trabalho dentro da empresa?
- 12) Você está satisfeito em trabalhar aqui?
- 13) Conhece ou já vivenciou casos de acidente do trabalho?
- 14) Conhece ou já vivenciou casos de assédio moral?
- 15) Conhece ou já vivenciou casos de assédio sexual?
- 16) Conhece ou já vivenciou casos de desvio de função?
- 17) Já havia trabalhado no setor?
 - 17.1) Se não, em que setores já trabalhou?
 - 17.2) Por que mudou de setor?
- 18) O que te levou a trabalhar na empresa?
- 19) Você é sindicalizado? Por quê?
- 20) Descreva o processo de eclosão da greve? Quem começou o diálogo para iniciar a greve?
- 21) Qual é o motivo da greve?
- 22) Como se deu a greve? Quais foram os acontecimentos?
- 23) Como foi o fim da greve? Quais os resultados e consequências?
- 24) Qual foi a sua participação na greve?
- 25) Qual foi o papel do sindicato na greve?
- 26) Houve repressão policial ou de alguma outra força? Ou da empresa?
- 27) Você acha que foi positivo fazer greve? Por que?
- 28) Você gostaria que seu filho seguisse seu trabalho nessa mesma empresa?
- 29) O que você pensa sobre o seu futuro no âmbito do trabalho?

Dirigentes sindicais

- 1) Participou da greve?
- 2) Nome
- 3) Idade
- 4) Origem
- 5) Local de moradia
- 6) Profissão e cargo na empresa e/ou sindicato
- 7) Gênero
- 8) Raça
- 9) Há quanto tempo você trabalha na empresa?
- 10) Qual é sua renda pessoal? E a renda das pessoas que moram com você?
- 11) Como você avalia as condições de trabalho dentro da empresa?
- 12) Você está satisfeito em trabalhar aqui?
- 13) Conhece ou já vivenciou casos de acidente do trabalho?
- 14) Conhece ou já vivenciou casos de assédio moral?
- 15) Conhece ou já vivenciou casos de assédio sexual?
- 16) Conhece ou já vivenciou casos de desvio de função?
- 17) Já havia trabalhado no setor?
 - 17.1) Se não, em que setores já trabalhou?
 - 17.2) Por que mudou de setor?
- 18) O que te levou a trabalhar na empresa?
- 19) Descreva o processo de eclosão da greve? Quem começou o diálogo para iniciar a greve?
- 20) Como se deu a greve? Quais foram os acontecimentos?
- 21) Quais foram os motivos da greve?
- 22) Como foi o fim da greve? Quais os resultados e consequências?
- 23) Qual foi o papel do sindicato na greve?
- 24) Houve repressão policial ou de alguma outra força? Ou da empresa?
- 25) (se o sindicato não apoiou as greves) Qual foi o papel de outras centrais e sindicatos?
Como a direção do sindicato interpretou isso?
- 26) Como você se tornou dirigente sindical?
- 27) Quais são seus objetivos ao participar do sindicato?
- 28) Você diria ter alguma preferência política? Se qual, qual?
- 29) Qual é a postura que o sindicato busca desenvolver na relação entre os trabalhadores e as empresas?
- 30) Como o sindicato avalia as condições de trabalho nas empresas representadas?