

Universidade de São Paulo – USP
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH
Programa de Pós-Graduação em Sociologia – Mestrado

(VERSÃO CORRIGIDA)

Os subterrâneos das greves
A percepção dos usuários do Metrô sobre as ações sindicais de
seus trabalhadores

Camila Ribeiro Duarte Lisboa

Dissertação de Mestrado
apresentada ao Programa de Pós
Graduação em Sociologia da
Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo.

Orientação da Prof. Dra. Paula
Regina Pereira Marcelino

São Paulo, SP – Abr/2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

L183s Lisboa, Camila
Os subterrâneos das greves - a percepção dos usuários do Metrô sobre as ações sindicais de seus trabalhadores / Camila Lisboa; orientador Paula Marcelino - São Paulo, 2021.
244 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Sociologia. Área de concentração: Sociologia.

1. Greves. 2. Serviço Público. 3. Recepção. 4. Transporte coletivo. I. Marcelino, Paula, orient. II. Título.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Ciência e Concordância do (a) orientador (a)

Nome do (a) aluno (a): Camila Ribeiro Duarte Lisboa

Data da defesa: 27/05/2021

Nome do Prof. (a) orientador (a): Paula Regina Pereira Marcelino

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 27/07/2021



(Assinatura do (a) orientador (a))

Os subterrâneos das greves
A percepção dos usuários do Metrô sobre as ações sindicais de seus trabalhadores

Camila Ribeiro Duarte Lisboa

(VERSÃO CORRIGIDA)

BANCA EXAMINADORA

DATA: __/__/__

Andréia Galvão

Ricardo Luiz Coltro Antunes

Ruy Gomes Braga Neto

Paula Regina Pereira Marcelino (orientadora)

“(...) coloca-se um desafio enorme, dado pela existência de um ser social complexificado, que abarca desde os setores dotados de maior qualificação, representados por aqueles que se beneficiaram com o avanço tecnológico e que vivenciaram uma maior intelectualização do seu trabalho, até aqueles que fazem parte do trabalho precário, parcial, “terceirizado”, participantes da “economia informal”, da *subclasse* dos trabalhadores. Não cremos que esta heterogeneidade *impossibilite* uma atuação conjunta destes segmentos sociais enquanto *classe*, ainda que a aproximação, articulação e unificação destes estratos que compõe a classe trabalhadora sejam, não é demais repetir, um desafio de muito maior envergadura do que aquele imaginado pela esquerda socialista.”

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?**: Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho. 10ª ed. São Paulo: Cortez, 2005, p. 96.

AGRADECIMENTOS

Agradeço profundamente pela autonomia, confiança, aposta, estímulo e orientação conferida pela minha orientadora Paula Marcelino. Agradeço aos meus colegas do grupo de pesquisa pelos comentários, correções e contribuições à pesquisa e aos funcionários da Secretaria da Pós Graduação em Sociologia pela atenção e dedicação. Agradeço à Cacau e Gus, que me auxiliaram na pesquisa de campo e ao professor Danilo Torini pelo auxílio fundamental no tratamento dos dados. Agradeço à banca examinadora pela dedicação à leitura, análise e comentários. Agradeço também aos professores Ruy Braga e Ricardo Antunes cujas orientações no exame de qualificação foram fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa.

Gostaria de agradecer aos meus pais. Ao meu pai, por tudo. À minha mãe, por sua força enorme. Apesar de já termos sofrido a despedida mais doída dessa vida, ela ainda é presente em meus pensamentos, me transmitindo as melhores energias do mundo. Às minhas irmãs Clarissa e Carolina, pela amizade, pelo carinho, pelos incentivos. Ao meu companheiro Flávio, pelo amor, pelo carinho, pela parceria. À minha amiga, camarada e parceira Silvia Ferraro, por ter sido quem primeiro me incentivou a encarar este desafio. Aos meus amigos queridos e irmãos de todos os dias, Glorinha, Badauí e Clara. Ao meu camarada de militância frenética e cotidiana na categoria metroviária, Sergio Carioca, também inspiração intelectual. Ao meu camarada Paulo Pasin, pela lucidez política. Aos dois, pela confiança política e moral. Aos meus companheiros da direção do Sindicato dos Metroviários pela compreensão do tempo dedicado a esta pesquisa e pela parceria nesse desafio político e sindical. A toda a categoria metroviária, cuja história incentivou a pesquisa e anima as expectativas de enfrentamento ao atual duro momento vivido por toda classe trabalhadora brasileira.

Dedico esta pesquisa à Karla, Rafaela, Maira, Felipe, Juliana e Marcos, que ainda amargam consequências da agressividade com que o governo do estado de São Paulo reagiu à greve dos metroviários de 2014. Dedico também à Raquel, Pasin, Dagnaldo e mais 36 colegas metroviários que foram demitidos comigo na greve de 2014. Apesar de terem sido quatro anos muito sofridos, nunca tivemos dúvida de que estivemos do lado certo da história.

RESUMO

Este trabalho buscou captar e analisar a percepção dos usuários do Metrô de São Paulo sobre as greves de seus trabalhadores. Este meio de transporte é um importante modal da mobilidade urbana da cidade, seus trabalhadores transportam boa parte da força de trabalho paulistana e da região metropolitana. Por se tratar de um serviço utilizado por quase quatro milhões de pessoas, quando essas greves são deflagradas, a opinião pública dos usuários do serviço se configura como um fator decisivo para o êxito dessas ações coletivas. A imprensa e o poder público se apoiam na ideia de um confronto entre os interesses dos trabalhadores do Metrô e a necessidade de a população usuária utilizar o serviço. Realizamos um *survey* sobre os usuários do serviço que buscou averiguar a percepção sobre as greves e quais os fatores que constroem ou construíram essa percepção. Trabalhamos com a hipótese de que a condição de classe dos usuários, combinada às suas experiências políticas e sindicais, bem como a conjuntura política e econômica e a forma de recepção das notícias da imprensa ajudam a determinar essa percepção. Também sugerimos que o apoio dos usuários às lutas dos metroviários seria determinado pela relação destes com as reivindicações das greves. Os resultados de nossa pesquisa de campo nos permitiram concluir que a consciência do proletariado brasileiro, de “direito a ter mais direitos”, construída por uma dinâmica histórica de relações de trabalho precárias determinou o expressivo nível de apoio que encontramos dos usuários às greves. Além da teoria das classes sociais e dos estudos sobre sindicalismo no Brasil, os estudos de recepção – área da comunicação que estuda a influência das características sociais sobre a percepção da audiência – forneceram instrumental teórico importante para entender a percepção dos usuários sobre as greves. A tese que o leitor encontrará defendida nesta dissertação é a de que a combinação de características sociais, econômicas e políticas dos usuários do Metrô de São Paulo e a formação histórica da consciência do proletariado brasileiro podem conformar entre os usuários do Metrô uma base social que apoia as greves dos trabalhadores deste serviço, a despeito de acarretarem dificuldades para o deslocamento e a despeito do caráter das notícias sobre essas mobilizações.

Palavras-chave: greves, serviço público, estudos de recepção, transporte, Metrô.

ABSTRACT

This work sought to capture and analyze the perception of users of the São Paulo Metro about their workers' strikes. This means of transport is an important modality of urban mobility in the city, its workers transport much of the São Paulo and metropolitan region workforce. As it is a service used by almost four million people, when these strikes are triggered, the public opinion of the users of the service is configured as a decisive factor for the success of these collective actions. The press and the public authorities are supported by the idea of a confrontation between the interests of Metro workers and the need for the user population to use the service. We conducted a survey on service users who sought to ascertain the perception of strikes and what factors are building that perception. We work with the hypothesis that the class condition of users, combined with their political and union experiences, as well as the political and economic conjuncture and the way of receiving news from the press help to determine this perception. We also suggest that users' support for the struggles of subway workers would be determined by their relationship with the demands of the strikes. The results of our field research allowed us to conclude that the consciousness of the Brazilian proletariat, of "the right to have more rights", built by a historical dynamic of precarious work relationships, determined the expressive level of support that we find from users to strikes. In addition to the theory of social classes and studies on unionism in Brazil, reception studies - the area of communication that studies the influence of social characteristics on the perception of the audience - provided important theoretical tools to understand the users' perception of strikes. The thesis that the reader will find defended in this dissertation is that the combination of social, economic and political characteristics of the users of the São Paulo Metro and the historical formation of the consciousness of the Brazilian proletariat can form a social base that supports the users of the Metro the strikes of the workers of this service, in spite of causing difficulties for the displacement and in spite of the character of the news about these mobilizations.

Keywords: strikes, public service, reception studies, transportation, Metro.

Lista de Figuras

| | |
|---|-----|
| Figura 1: Sexo X Faixa etária dos usuários do Metrô | 95 |
| Figura 2: Comparação da nossa amostra com as amostras da GOP Metrô e do Instituto Locomotiva em relação à faixa etária | 96 |
| Figura 3: Região de moradia dos usuários do Metrô – <i>survey</i> “A percepção dos usuários do Metrô sobre as greves metroviárias” X pesquisa GOP Metrô | 98 |
| Figura 4: Tempo gasto no transporte público por dia pelos usuários do Metrô | 99 |
| Figura 5: Motivos de uso do Metrô | 100 |
| Figura 6: Modais utilizados pelos usuários do Metrô | 102 |
| Figura 7: Ações coletivas dos usuários do Metrô..... | 117 |
| Figura 8: Pontos positivos do Metrô, segundo seus usuários | 119 |
| Figura 9: Pontos negativos do Metrô, segundo seus usuários | 120 |
| Figura 10: Opinião dos usuários do Metrô sobre as greves dos metroviários..... | 125 |
| Figura 11: Motivos em que os usuários concordam com a greve | 128 |
| Figura 12: Sexo e idade dos usuários do Metrô por opinião sobre as greves metroviárias | 152 |
| Figura 13: Principais alterações dos hábitos de uso de cada grupo de opinião em relação à distribuição geral da amostra | 155 |
| Figura 14: Visão dos usuários do Metrô sobre as instituições responsáveis pelo serviço metroviário por grupos de opinião sobre as greves | 169 |

Lista de Gráficos

| | |
|---|-----|
| Gráfico 1: Usuários do Metrô por cor ou raça..... | 97 |
| Gráfico 2: Localização no espectro político X avaliação das greves (em números absolutos)..... | 144 |

Lista de Tabelas

| | |
|---|-----|
| Tabela 1: Emprego e desemprego dos usuários do Metrô no momento da entrevista | 104 |
| Tabela 2: Relação dos usuários do Metrô com contrato formal de trabalho regido pela CLT | 106 |
| Tabela 3: Ocupação dos usuários do Metrô | 107 |
| Tabela 4: Tipos de contrato de trabalho dos usuários do Metrô | 107 |
| Tabela 5: Relação dos usuários do Metrô com o trabalho terceirizado | 109 |
| Tabela 6: Faixas salariais dos usuários do Metrô | 110 |
| Tabela 7: Nível de sindicalização dos usuários do Metrô | 114 |
| Tabela 8: Experiência de greves dos usuários do Metrô | 116 |
| Tabela 9: Percepção dos usuários sobre as responsabilidades da oferta do serviço metroviário | 122 |
| Tabela 10: Percepção dos usuários sobre os responsáveis pelos problemas do serviço metroviário | 122 |
| Tabela 11: Percepção dos usuários sobre o Sindicato dos Metroviários | 132 |
| Tabela 12: Audiência dos materiais distribuídos pelo Sindicato dos Metroviários nas estações de Metrô | 133 |
| Tabela 13: Percepção dos usuários sobre a divulgação dos motivos das greves por parte do Sindicato dos Metroviários | 134 |
| Tabela 14: Busca das informações sobre as greves pelos usuários do Metrô | 136 |
| Tabela 15: Percepção dos usuários sobre as notícias das greves do Metrô | 137 |
| Tabela 16: Voto dos usuários do Metrô na eleição 2018/1º turno | 142 |
| Tabela 17: Voto dos usuários do Metrô na eleição 2018/2º turno | 142 |
| Tabela 18: Localização política/ideológica dos usuários do Metrô | 143 |

| | |
|--|-----|
| Tabela 19: Tamanho dos grupos de opinião sobre as greves dos metroviários | 150 |
| Tabela 20: Cor ou raça dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves | 153 |
| Tabela 21: Escolaridade dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves metroviárias | 156 |
| Tabela 22: Tipos de ocupação dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves..... | 158 |
| Tabela 23: Tipos de contrato dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves..... | 160 |
| Tabela 24: Terceirização e carteira de trabalho por grupos de opinião sobre as greves | 161 |
| Tabela 25: Faixa salarial dos usuários do Metrô por grupo de opinião sobre as greves | 163 |
| Tabela 26: Sindicalização dos usuários do Metrô por grupos de opinião | 165 |
| Tabela 27: Experiência de greve dos usuários do Metrô por grupos de opinião..... | 166 |
| Tabela 28: Experiência de participação dos usuários do Metrô em atividades sindicais por grupos de opinião sobre as greves | 166 |
| Tabela 29: Participação dos usuários do Metrô em protestos de rua por grupos de opinião sobre as greves..... | 167 |
| Tabela 30: Participação dos usuários do Metrô em algum tipo de organização coletiva por grupos de opinião sobre as greves..... | 167 |
| Tabela 31: Busca de informações sobre as greves metroviárias por grupos de opinião | 205 |
| Tabela 32: Percepção das notícias sobre as greves por grupos de opinião..... | 206 |

Lista de siglas e abreviaturas

ABC – Santo André, São Bernardo e São Caetano

ACT – Acordo Coletivo de Trabalho

AEMESP – Associação Profissional dos Empregados em Empresas Metroviárias do Estado de São Paulo

ANDIFES – Associação Nacional dos Dirigentes das Instituições Federais de Ensino Superior

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

BART – *Bay Authority Rail Transportation*

CCCS – *Centre for Contemporary Cultural Studies*

CCO – Centro de Controle Operacional

CCR – Companhia de Concessões Rodoviárias

CEBRAP – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CNIS – Cadastro Nacional de Informações Sociais

COGEP – Coordenadoria Geral de Planejamento

COMPÓS - Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação

CONALIS – Coordenadoria Nacional de Promoção das Liberdades Sindicais

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CTB – Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil

CUT – Central Única dos Trabalhadores

DCG – Dissídio Coletivo de Greve

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento

EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

ESPM – Escola Superior de Propaganda e Marketing

FECOMERCIO SP – Federação do Comércio de São Paulo

FENAMETRO – Federação Nacional dos Trabalhadores Metroferroviários

FHC – Fernando Henrique Cardoso

GEGRAN – Grupo Executivo da Grande São Paulo

GEM – Grupo Executivo Metropolitano

GOP – Gerência de Operações do Metrô

HMD – *Hoch-Montreal-Deconsult*

IBOPE – Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICS – Índice de Confiança Social
IFC – *International Finance Corporation*
INTERCOM - Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação
INSS – Instituto Nacional de Seguro Social
IPCA – Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MEC – Ministério da Educação
MP – Medida Provisória
MPT – Ministério Público do Trabalho
NR – Não respondeu
NS – Não sabe
OD – Pesquisa Origem e Destino
PDV – Programa de Demissão Voluntária
PEC – Proposta de Emenda Constitucional
PJ – Personalidade Jurídica
PL – Projeto de Lei
PLR – Participação nos Lucros e Resultados
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PPP – Parceria Público Privada
PPR – Programa de Participação nos Resultados
PROUNI – Programa Universidade para Todos
PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira
PSOL – Partido Socialismo e Liberdade
PT – Partido dos Trabalhadores
RAIS - Relação Anual de Informações Sociais
RBA – Rede Brasil Atual
RMSP – Região Metropolitana de São Paulo
SINDCREP – Sindicatos dos Empregados nas Empresas Concessionárias no Ramo de Rodovias e Estradas em Geral do Estado de São Paulo
SM – Salário Mínimo
SPSS – *Statistical Package for the Social Sciences*

SPTV – Telejornal local da Rede Globo, que abrange a capital do estado de São Paulo e sua região metropolitana.

TRANSURB – Companhia de Transportes Urbanos

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TST – Tribunal Superior do Trabalho

UNEGRO – União de Negros pela Igualdade

WLG – *World Labour Group*

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| Introdução | 17 |
| Capítulo I: As greves subterrâneas – História e características da classe trabalhadora que faz o Metrô funcionar | 36 |
| 1. 1 – O surgimento do metrô e da Companhia do Metropolitano | 37 |
| 1. 2 – O serviço realizado pelos metroviários e suas características coletivas | 42 |
| 1. 3 – Organização coletiva dos metroviários e do seu sindicato | 50 |
| 1. 4 – Precarização da empresa pública, privatização do serviço metroviário e os impactos sobre os trabalhadores e os usuários do serviço | 53 |
| 1.4.1 - A emergência da oferta privada do serviço metroviário | 55 |
| 1.4.2 – “Empresa enxuta”: terceirizações e PDVs | 58 |
| 1.4.3 - A privatização: transformando o direito social em “bem de consumo” e o usuário em “cliente” | 62 |
| 1.4.4 - A pandemia acelera a tendência descrita de privatização e precarização das relações de trabalho | 64 |
| 1. 5 – Os serviços e o transporte no processo do capital e a disputa entre capital e trabalho | 66 |
| 1.5.1 - Marx, os serviços, a indústria do transporte e o “poder de barganha” de seus trabalhadores | 68 |
| 1.5.2 - Os metroviários transportam parte da força de trabalho | 73 |
| 1.5.3 - Os impactos econômicos e políticos das greves metroviárias | 76 |
| 1. 6 – Caracterizando as greves e rastreando a reação do Estado e da imprensa comercial a elas | 79 |
| 1.6.1 - 2014: a greve da Copa do Mundo | 80 |
| 1.6.2 - 28 de abril de 2017: greve geral contra a Reforma da Previdência do governo Temer | 84 |
| 1.6.3 - Greve contra a privatização da linha 5/Lilás, 2018 | 85 |
| 1.6.4 - 2019: greve contra a Reforma da Previdência do governo Bolsonaro | 87 |
| 1.6.5 - 2020: greve na pandemia | 88 |

| | |
|--|------------|
| Capítulo II: As greves na superfície – Quem são os usuários do Metrô e qual sua percepção sobre as greves metroviárias | 92 |
| 2. 1 – A localização social dos usuários do Metrô | 94 |
| 2.1.1 - Características sociodemográficas dos usuários do Metrô | 94 |
| 2.1.2 – Hábitos de uso dos passageiros | 99 |
| 2.1.3 – Características socioeconômicas dos usuários do Metrô | 103 |
| 2.1.4 - Experiência sindical, política e coletiva dos usuários do Metrô | 114 |
| 2.2 – A percepção dos usuários do Metrô sobre as greves. Segundo bloco do <i>survey</i> | 118 |
| 2.2.1 - Percepção sobre o serviço..... | 118 |
| 2.2.2 - Experiência e percepção dos usuários sobre as greves metroviárias | 124 |
| 2.2.3 - Percepção dos usuários sobre o Sindicato dos Metroviários | 131 |
| 2.2.4 - Busca de informações e percepção sobre a imprensa | 135 |
| 2.3 – Terceiro bloco: Perfil político e ideológico | 140 |
| Capítulo III: Os subterrâneos das greves – Como explicar a percepção dos usuários sobre as greves do Metrô | 146 |
| 3. 1 – Explorando a relação entre as opiniões sobre as greves e as características sociais dos usuários do Metrô | 149 |
| 3.1.1 - Perfil sociodemográfico caracteriza os grupos de opinião | 151 |
| 3.1.2 – Os grupos de opinião e suas características socioeconômicas | 156 |
| 3.1.3 – A experiência sindical e política de cada grupo de opinião..... | 164 |
| 3.1.4 – Os grupos de opinião e suas percepções sobre o serviço, as greves, o sindicato e a imprensa | 168 |
| 3.2 – Tematizando a consciência de classe do proletariado brasileiro | 175 |
| 3.3 – Quais as características sociais e políticas dos grupos sociais que andam de Metrô que nos ajudam a compreender suas percepções sobre as greves? | 180 |
| 3.3.1 – Trabalhadores precarizados, formas de resistência e percepção das greves dos metroviários..... | 181 |

| | |
|---|------------|
| 3.3.2 – Dinâmica social e políticas das classes médias e percepção sobre as greves metroviárias | 193 |
| 3.4 – As contribuições dos estudos de recepção para nossa pesquisa | 198 |
| 3.4.1 – Breve análise do desenvolvimento do campo de pesquisa “estudos de recepção” | 199 |
| 3.4.2 – A recepção das notícias das greves metroviárias pelos usuários do Metrô204 | |
| 3.4.3 – Podemos falar de uma “sociologia da recepção dos serviços”? | 209 |
| Considerações Finais | 211 |
| Referências Bibliográficas | 220 |
| Anexo 1 – Questionário do <i>survey</i> | 235 |
| Anexo 2 – Materiais do Sindicato dos Metroviários de São Paulo | 242 |

Introdução

O presente texto é uma dissertação de mestrado que sistematiza uma pesquisa sobre a percepção dos usuários do Metrô de São Paulo em relação às ações sindicais dos trabalhadores dessa empresa. Dentre as ações sindicais, são destacadas as greves, por se tratarem das ações que mais interagem e que tem mais impacto junto à população usuária do Metrô.

A última execução da Pesquisa Origem e Destino (OD), realizada pela Companhia do Metropolitano¹ em 2017, revelou que cerca de 3,7 milhões de pessoas utilizam o sistema de transporte metroviário por dia. Esta é uma pesquisa aplicada a cada dez anos, desde 1967². A evolução dos dados desta pesquisa demonstra um crescimento exponencial da quantidade de pessoas transportadas pelo serviço metroviário. Em 1974, ano do início da operação comercial do Metrô, a média de passageiros era de 2.548 pessoas por dia³.

As greves são ações que se tornam notícia e, portanto, ganham visibilidade, a depender da quantidade de atores sociais envolvidos (PICCININ e SCHUSTER, 2011, p. 95). As greves dos serviços metroviários de São Paulo envolvem um amplo contingente populacional e instala um reordenamento na vida urbana da maior cidade da América Latina. Dessa forma, os momentos e motivos de deflagração de uma greve metroviária estão muito submetidos à opinião pública. A opinião dos usuários e o comportamento político e social decorrente desta opinião incidem sobre a correlação de forças do conflito entre os trabalhadores do Metrô e o governo do estado de São Paulo.

Como veremos adiante, esses conflitos acontecem com certa regularidade. E promovem a exposição das diferenças da capacidade de organização e reivindicação dos trabalhadores do Metrô em relação aos trabalhadores que utilizam esse serviço para se locomover pela cidade. Portanto, o tema geral no qual se inscreve esta dissertação é o impacto das transformações do mundo do trabalho sobre a consciência dos

¹ A partir deste momento, utilizaremos o termo Metrô em letra maiúscula para nos referirmos à empresa Companhia do Metropolitano e metrô com letra minúscula para nos referirmos ao serviço e meio de transporte.

² Todos os dados coletados por essa Pesquisa ao longo dos seus 50 anos de existência e realização podem ser conferidos no site do Metrô: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Última consulta em 18/12/20.

³ GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Conheça um pouco mais da história do Metrô**. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/conheca-um-pouco-mais-da-historia-do-metro/>. Última consulta em 02/11/20.

trabalhadores e sua relação com as greves e ações do movimento sindical. Nosso objeto específico são as greves dos trabalhadores do Metrô e nossa proposta foi realizar a investigação através da relação dos usuários do Metrô com a realização de greves desta categoria.

O projeto de mobilidade urbana desenvolvido na cidade de São Paulo constituiu as características e a quantidade dos usuários do Metrô de São Paulo. Para Villaça e Zioni (2005, p. 02), a lógica de estruturação da mobilidade urbana na capital paulista é construída sob a ótica dos interesses das classes dominantes. Com isso, é esperado que o desenvolvimento dos meios de transporte na maior cidade do país seja orientado pelas necessidades dessas classes. E assim se forjou o desenvolvimento do transporte sobre trilhos na cidade. Além de revelar uma profunda associação entre desigualdade social e segregação espacial, esta lógica ajudou a moldar os fatores de decisão que levaram à construção do Metrô de São Paulo (CONSTANZO, 2016).

Villaça e Zioni (2005, p. 04) indicam que a opção pela construção deste modal viário substituiu a demanda de modernização das linhas ferroviárias já existentes, e isso estaria relacionado à centralidade de atendimento a uma determinada classe social – “os mais ricos”, conceito utilizado pelos autores na pesquisa, correspondendo aos que ganham acima de 20 salários mínimos – em detrimento do atendimento aos moradores de regiões mais periféricas da cidade, aonde já existiam linhas e estações de trem. Para Constanzo (2016, p. 26), esse projeto também se enquadrava nas estratégias de desenvolvimento nacional correspondente ao período em que o Metrô de São Paulo começou a “sair do papel”: investimento em infraestrutura através de empresas públicas, com empréstimos externos.

Com isso, temos uma configuração que demonstra que o serviço metroviário esteve em seu início e permanece até hoje essencialmente disposto a regiões que concentram as maiores rendas e maior quantidade de empregos na cidade de São Paulo⁴. Ao passo que a maior parte da população da cidade se concentra em regiões mais

⁴ “Em 1999 quando a Linha 2 Verde, da Avenida Paulista, passou a operar entre Vila Madalena e Ana Rosa, 19% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa. Em 2003, quando a Linha 5 Lilás, passou a operar entre Capão Redondo e Santo Amaro, 20% dos moradores mais ricos da Região Metropolitana passaram a ter uma estação de metrô a menos que 1 km de casa. (...) Em 1999, nas mesmas condições acima - quando a Linha 2, Verde, da Avenida Paulista, passou a operar entre Vila Madalena e Ana Rosa - 6% dos moradores mais pobres da Região Metropolitana tinham estação de metrô a menos que 1 km de casa. Em 2003, quando a Linha 5 Lilás, passou a operar entre Capão Redondo e Santo Amaro, 7% dos moradores mais pobres da Região Metropolitana passaram a ter metrô a menos que 1 km de casa.” (VILLAÇA e ZIONI, 2005, p. 04-05).

afastadas do metrô. Essa configuração dá origem aos sucessivos resultados das pesquisas de Origem e Destino que demonstram que o principal meio de locomoção da maior parte da população de São Paulo dentre os transportes coletivos é o ônibus⁵. Para Rolnik e Klintowitz (2011, p. 90), essa configuração também é resultado de um projeto de mobilidade orientado, ao longo dos anos, por fortes investimentos públicos – seja de âmbito municipal ou de âmbito estadual – em infraestrutura para o transporte individual por meio de carros.

Todos esses fatos não inviabilizam o reconhecimento de que uma parcela importante da classe trabalhadora da cidade utiliza o metrô como forma de deslocamento; até porque, grande parte dos empregos da cidade concentra-se em regiões atendidas pelo metrô⁶.

Segundo Constanzo (2016, p. 45), no período entre 1974 e 1981, a classe média foi a classe que mais frequentou o metrô e já era perceptível uma tendência de crescimento da utilização desse serviço pelas classes mais populares. O crescimento exponencial da população da cidade, combinado com a ampliação da oferta de linhas e estações de metrô, consolidou essa tendência e a configuração social dos usuários deste sistema foi se orientando para ser um meio de transporte que, combinado com as integrações com ônibus e trens, também movimentava a classe trabalhadora da cidade.

Em 1975, a linha 1/Azul teve seu trecho ampliado para o sentido norte da cidade (até a estação Santana) e chegou à atual configuração (Jabaquara a Tucuruvi) em 1998. Em 1979, foi inaugurado o primeiro trecho da linha 3/Vermelha (Sé a Brás), que ficou totalmente concluída em 1988 (Barra Funda a Itaquera). Em 1991, inaugurou-se o primeiro trecho da linha 2/Verde, que chegou à configuração atual (Vila Prudente a Vila Madalena) apenas em 2010, com a inauguração da estação Vila Prudente. A linha

⁵ Em 1967, os ônibus eram responsáveis por 59% de todos os deslocamentos; em 1977, eram responsáveis por 54,12%; em 1987, por 43,08%; em 1997, por 38,44% (primeiro ano da pesquisa em que os ônibus deixam de ser o principal modo de deslocamento, neste caso, ficou em segundo lugar, perdendo para o modo de deslocamento por automóvel, que nesse ano da execução da pesquisa incluiu os táxis); em 2007, os ônibus eram responsáveis por 27,2% (também em segundo lugar perdendo para o modo de locomoção a pé); em 2017, responsáveis por 24,9% (novamente em segundo lugar, perdendo para o modo de locomoção a pé). COMPANHIA DO METROPOLITANO – Pesquisa Origem e Destino, 1967, 1977, 1987, 1997, 2007, 2017. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Última consulta em 18/12/20.

⁶ O Mapa da Desigualdade produzido pela *Rede Nossa São Paulo*, publicado em 2019, revelou que metade dos entrevistados da pesquisa diz não haver nenhuma oportunidade de emprego em sua região, além disso, o tempo médio de deslocamento entre casa e trabalho é maior entre os moradores das regiões Leste e Norte, regiões menos atendidas pelo serviço metroviário. REDE NOSSA SÃO PAULO. Trabalho e Renda – Viver em São Paulo. Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/10/viver_trabalho_renda_2019_apresentacao.pdf. Última consulta em 02/11/20.

5/Lilás foi inaugurada em 2002, com o trecho Capão Redondo a Largo Treze e, a partir de 2014 começou uma significativa expansão, com a inauguração de diversas estações. Em 2020, sua configuração corresponde ao percurso de Capão Redondo a Chácara Klabin, findando seu antigo projeto de expansão de ligação de regiões periféricas a regiões mais centrais da cidade. A demora de sua concretização corrobora as indicações sobre o projeto de mobilidade urbana apresentado. A linha 15/Prata, o monotrilho, teve seu primeiro trecho (Vila Prudente a Oratório) inaugurado em 2014. Em 2018, foram inauguradas mais quatro estações e em 2019 chegou à atual configuração e operação até a estação São Mateus. Às linhas descritas, acrescenta-se a linha 4/Amarela, inaugurada em 2010, e hoje realizando viagens entre os trechos Luz e São Paulo Morumbi⁷.

A lei das Parcerias Público-Privadas (PPPs), aprovada em 2004, fez emergir novos atores nos processos de decisão sobre a construção de novas linhas do metrô em São Paulo. Constanzo (2016, p. 98) localizou isso em relação à linha 4/Amarela e é necessário considerar esses novos atores no contínuo, porém lento, processo de expansão de novas linhas. A linha 6/Laranja, por exemplo, conta com sucessivos atrasos de início e conclusão das obras e hoje está prevista para ser totalmente entregue em 2025. Denúncias de corrupção e superfaturamento das obras das linhas de metrô envolvendo empreiteiras e concessionárias estão, com frequência considerável, presentes nos noticiários⁸, compondo a história do desenvolvimento do serviço metroviário de São Paulo.

O ano de 2020 é encerrado com a existência de uma malha metroviária paulistana correspondente a 101,1 km de extensão distribuídos nas seis linhas mencionadas⁹, em

⁷ Com isso, atualmente, a linha 1/Azul possui 20,2 km de extensão; a linha 2/Verde 14,7 km; a linha 3/Vermelha 22 km; a linha 4/Amarela 12,8 km; a linha 5/Lilás 19,9 km; e, por fim, a linha 15/Prata possui 11,6 km.

⁸ Segundo matéria do portal *Agora São Paulo*, a empresa Camargo Correa reconheceu em proposta de acordo judicial que houve superfaturamento e cartel nas obras de expansão da linha 5/Lilás: AGORA SÃO PAULO. **Empresa confirma que obra do Metrô foi superfaturada**. Disponível em: <https://agora.folha.uol.com.br/saopaulo/2017/07/1897657-empresa-confirma-que-obra-do-metro-foi-superfaturada.shtml>. Última consulta em 03/04/21. Segundo matéria do portal *Época Negócios*, a linha 4 também é alvo de investigação do Ministério Público: EPOCA NEGÓCIOS. **MP investiga fraude na Linha 4 do Metrô paulista e desvio de pelo menos R\$ 47 milhões**. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2017/02/mp-investiga-fraude-na-linha-4-do-metro-paulista-e-desvio-de-pelo-menos-r-47-milhoes.html>. Última consulta em 03/04/21. Em 2014, o Ministério Público também abriu inquérito para investigar demora da entrega das obras da linha 6/Laranja, conforme noticiado pelo site R7: R7. **MP abre inquérito para investigar contrato da Linha 6-Laranja do Metrô**. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/mp-abre-inquerito-para-investigar-contrato-da-linha-6-laranja-do-metro-15092014>. Última consulta em 03/04/21.

⁹ Note-se que dentro dessa extensão, cerca de 12 km são compostos pelo sistema monotrilho, sistema de trilhos e trens diferenciados em relação às linhas 1, 2, 3, 4, 5 e 6. A opção do governo do estado de São

uma cidade cuja extensão territorial corresponde a 1521,11 km², com 12,33 milhões de habitantes. Essas linhas se integram com linhas da rede ferroviária, operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Além disso, diversas estações possuem terminais de ônibus, que transportam pessoas das mais diversas partes da cidade.

Para efeito comparativo, o metrô de Tóquio, uma cidade com pouco mais de 12,5 milhões de habitantes e extensão territorial de 622 km², tem 328 km de extensão. A Cidade do México, que possui 9,2 milhões de habitantes e extensão territorial de 1495 km², possui 200 km de linhas da malha metro ferroviária. O metrô de Nova York possui 369 km, para uma população composta por 8,6 milhões de habitantes que vivem em uma extensão territorial de 1212,60 km². Em Londres, que possui 8,2 milhões de habitantes e extensão territorial de 1572 km², o metrô possui 400 km. Em Madri, uma cidade com 604,3 km² de extensão territorial e população de 3,1 milhões de habitantes – quase quatro vezes inferior à população de São Paulo –, são 283 km de linha metroviária. Nessas cidades citadas, não fizemos a diferenciação entre sistema metrô, sistema monotrilho e sistema catenária (que é o sistema da ferrovia). No caso de São Paulo, aos 101 km de sistema metrô e monotrilho, podem ser somados mais de 273 km de ferrovia.

O crescimento da rede de integração e o surgimento do Bilhete Único, no ano de 2004 – que viabilizou reduções ou isenções de tarifas quando utilizados mais de um modal viário dentro de um determinado período – foram fatores que fizeram crescer a população usuária do sistema metroviário¹⁰.

Ainda que a malha metroviária paulistana seja bastante inferior à de cidades do mundo com o mesmo porte de metrópole da cidade de São Paulo, e apesar de um

Paulo por esse modal tem sido alvo de várias críticas – como a escolha por um modal mais caro e com menor capacidade de atender a alta demanda de regiões muito populosas, como é a região do bairro Cidade Tiradentes, prevista no projeto inicial do monotrilho – por parte do Sindicato dos Metroviários de São Paulo em função de falhas sucessivas e a paralisação do sistema no 1º semestre de 2020. DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Sindicato dos Metroviários estuda processar responsáveis por implantação de monotrilho.** Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/03/03/sindicato-dos-metroviarios-estuda-processar-responsaveis-por-implantacao-de-monotrilho/>. Última consulta em 18/12/20.

¹⁰ FOLHA DE SÃO PAULO. **Veja fatos que marcaram a criação do Bilhete Único desde os anos 1990** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/08/1497671-veja-fatos-que-marcaram-a-criacao-do-bilhete-unico-desde-os-anos-1990.shtml>. Última consulta em 02/11/20. Ainda, segundo Rolnik e Klintowitz (2011, p. 101), “nesse novo modelo, a integração entre as linhas pode ser feita por meio de um cartão eletrônico – o “bilhete único” – que permite que o usuário utilize mais de um veículo dentro da mesma viagem, com o pagamento de apenas uma tarifa. Essa racionalização do sistema com mais integração entre as linhas garantiu a redução dos custos do sistema, diminuindo a pressão sobre a tarifa.”

projeto de mobilidade ainda centralmente voltado ao modal rodoviário e ao transporte individual, é possível afirmar que o metrô se tornou um fator fundamental da mobilidade urbana na maior cidade da América Latina. E o impacto das greves realizadas pelos trabalhadores deste serviço foi também se alterando ao longo dos anos.

Delimitando o objeto

Antes da delimitação de nosso objeto de pesquisa, precisamos fornecer ao leitor explicações sobre algumas mudanças recentes da empresa pública Metrô e, portanto, de sua categoria de trabalhadores.

Quando elaboramos o projeto de mestrado, em 2017, o sistema metroviário era majoritariamente operado pela Companhia do Metropolitano, empresa pública estatal de economia mista, com a maior parte de seu controle acionário associado ao governo do estado de São Paulo. Essa parte majoritária da operação do Metrô de São Paulo correspondia às linhas 1, 2, 3, 5 e 15. A linha 4 nasceu sob a forma de Parceria Público Privada entre o Metrô e a empresa Via Quatro, concessionária responsável pela operação e manutenção desta linha¹¹. Em janeiro de 2018, foi realizado o leilão de concessão da linha 5, que passou a ter sua operação e manutenção sob responsabilidade de outra empresa, a Via Mobilidade¹². A Via Quatro e a Via Mobilidade são parte do Grupo CCR¹³. Este mesmo grupo venceu o leilão de concessão da linha 15/Prata, ocorrido em março de 2019. A entrega da Linha 15/Prata ainda não foi concretizada por

¹¹ A Via Quatro é uma empresa privada de capital fechado, com 75% do seu controle acionário pertencente ao Grupo CCR. É a concessionária responsável pela operação e manutenção da linha 4. No contrato de parceria público privada estabelecido com o Metrô, a empresa estatal foi responsável pela construção da infraestrutura da linha (estações, pátios dos trens, etc). Destacamos também que esse contrato prevê todo o retorno do lucro para a empresa privada com adicional que assegura os lucros previstos com recursos públicos, caso haja déficit (CONSTANZO, 2016).

¹² Segundo o site desta empresa, a Via Mobilidade é uma empresa privada de capital fechado, com 83,34% de seu controle acionário pertencente ao Grupo CCR e o restante ao Grupo RuasInvest. Concessionária que passou a ser responsável pela operação e manutenção da linha 5 e da linha 17, após leilão de concessão realizado em 18 de janeiro de 2018. O contrato de concessão prevê a mesma proteção de déficit previsto para a Via Quatro. Disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/institucional/estrutura-acionaria> Última consulta em 10/02/21.

¹³ O grupo CCR é, como se autointitulam, uma das maiores empresas de concessão de infraestrutura da América Latina. Foi uma das maiores beneficiárias dos projetos de concessão de aeroportos, rodovias e serviços de mobilidade urbana, como o metrô de São Paulo e o metrô de Salvador. GRUPO CCR. **O grupo CCR é uma das maiores empresas de concessão de infraestrutura da América Latina.** Disponível em: <http://www.grupoccr.com.br/grupo-ccr/sobre-o-grupo-ccr>. Última consulta em 02/11/20.

questionamento jurídico operado pelo Sindicato dos Metroviários de São Paulo, através de ação civil pública, que apontou irregularidades no leilão ocorrido¹⁴.

Essas mudanças na administração do serviço metroviário precisam ser explicadas porque redefiniram a categoria jurídica, os padrões de contrato, os direitos coletivos e a representação dos trabalhadores do metrô dessas linhas privatizadas.

No início de 2018, a sexta turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) decidiu que o Sindicato dos Metroviários de São Paulo, que representa os empregados da Companhia do Metropolitano, também teria o direito de representar os trabalhadores da Via Quatro (linha 4), da Via Mobilidade (linha 5) e da futura linha 17 já concedida, mas ainda em construção. No percurso da presente pesquisa, houve algumas disputas judiciais entre o Sindicato dos Metroviários de São Paulo e o Sindicato dos Empregados nas Empresas Concessionárias no Ramo de Rodovias e Estradas em Geral do Estado de São Paulo (SINDCREP) pelo direito de representação dos trabalhadores das linhas 4, 5 e 17. Porém, em junho de 2019, o Sindicato dos Metroviários de São Paulo conquistou o direito de representação dos trabalhadores das linhas metroviárias operadas pela iniciativa privada¹⁵.

Essas atualizações também são necessárias porque a forma como queremos abordar nosso objeto de pesquisa demanda que haja conflitos grevistas para que possamos investigar a relação dos usuários do sistema metroviário com esses movimentos. Desde a criação da linha 4/Amarela, e desde a consolidação da linha 5/Lilás como linha privada, houve apenas uma ameaça de greve, que não foi concretizada¹⁶. Na linha 5, as greves ocorridas corresponderam ao período em que esta estava sob responsabilidade do Metrô e portanto, seus trabalhadores eram empregados públicos do Metrô de São Paulo. Cabe mencionar que as empresas públicas de economia mista, como é o Metrô, fazem parte da Administração indireta do Estado, por isso, seus trabalhadores são classificados como empregados públicos (DI PIETRO,

¹⁴ DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Justiça anula licitação que concedeu monotrilho da linha 15-Prata para a iniciativa privada.** Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/11/27/justica-anula-licitacao-que-concedeu-monotrilho-da-linha-15-prata-para-a-iniciativa-privad/>. Última consulta em 02/11/20.

¹⁵ TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. **Sindicato dos Metroviários de São Paulo tem legitimidade para representar empregados da linha 4.** Disponível em: http://www.tst.jus.br/noticias/-/asset_publisher/89Dk/content/sindicato-dos-metroviriarios-de-sp-tem-legitimidade-para-representar-empregados-da-linha-4. Última consulta em 02/11/20.

¹⁶ METROVIÁRIOS SP. **Greve nas linhas 4 e 5 é suspensa. TRT marca nova audiência para 14/03.** Disponível em: <https://www.metroviriarios.org.br/site/greve-nas-linha-4-e-5-suspensa-trt-marca-nova-audiencia-para-14-3/>. Última consulta em 02/11/20.

2001) e suas relações de trabalho são regidas pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Dessa forma, nosso objeto de pesquisa são os usuários do serviço metroviário fornecido pelos empregados públicos da Companhia do Metropolitano, parte majoritária da categoria representada pelo Sindicato dos Metroviários de São Paulo. Segundo dados dos materiais de imprensa desse sindicato¹⁷, a última greve realizada pelos trabalhadores de sua base ocorreu no dia 28 de julho de 2020, por ocasião do impasse nas negociações de sua campanha salarial (com duas horas de duração). Antes desta recente greve, foram registrados os seguintes movimentos paretistas da categoria metroviária: 19 de junho de 2019 – participação na greve geral contra a Reforma da Previdência do atual governo Bolsonaro (24 horas de duração); 18 de janeiro de 2018 – por ocasião do leilão de concessão da linha 5/Lilás (24 horas de duração); 15 de março e 28 de abril de Abril de 2017 – participação nas greves gerais contra a Reforma da Previdência do então governo de Michel Temer (ambas com duração de 24 horas).

Antes dessas greves, foi realizada uma greve em 2014, durante período de negociação salarial e correspondia ao impasse desta negociação. Esta greve durou cinco dias e houve um componente político importante causado pela proximidade com a realização da Copa do Mundo no Brasil, com abertura do evento na cidade de São Paulo, o que ajudou a dar muita repercussão ao conflito trabalhista¹⁸.

A greve que antecedeu o movimento de 2014 ocorreu em 2012, também durante período de negociação salarial, e teve duração de 12 horas. Esta greve interrompeu um período de cinco anos sem paralisações. A última greve realizada antes de 2012 tinha acontecido em 2007, ano em que foram realizadas duas greves pela categoria: uma foi a

¹⁷ Todas as publicações do Sindicato dos Metroviários de São Paulo podem ser acessadas pelo site da entidade: <https://www.metroviarios.org.br/site/publicacoes-do-sindicato/>. No Anexo 2 desta dissertação, apresentamos alguns desses materiais que prepararam as greves dos trabalhadores do Metrô.

¹⁸ A greve ocorreu entre os dias 5 e 9 de junho de 2014. A abertura do mundial de futebol ocorreu em 12 de junho do mesmo ano, na Arena Corinthians, em São Paulo, em que o melhor acesso é através do metrô. Neste período, a greve dos metroviários foi manchete de capa do *Jornal Folha de São Paulo* nos dias 5 e 10 de junho: FOLHA DE SÃO PAULO. **Metrô decide parar; Justiça veta greve na hora do rush**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/indices/index-20140605.shtml>. Última consulta em 23/01/21; FOLHA DE SÃO PAULO. **Alckmin demite 42, greve do Metrô de SP é suspensa**. Acervo pessoal impresso. Em coluna de destaque do *Jornal O Estado de São Paulo*, publicada no dia 10 de junho de 2014, o então presidente do Sindicato dos Metroviários de São Paulo foi identificado como “o homem que ameaça[va] a Copa do Mundo”.

participação no movimento geral contra a Emenda 3¹⁹ e a outra foi uma greve por Participação nos Resultados (PPR)²⁰.

A essas greves dos trabalhadores do Metrô, somam-se as ameaças de greve que ocorreram em diversos momentos e podem ser constatadas nas publicações da Carta Aberta à população, um informativo do Sindicato dos Metroviários à população usuária que apresenta, entre outras informações, as possibilidades de realização de greves²¹. Esses fatos indicam que a categoria metroviária, formada por 8.213 funcionários²², é uma categoria que realiza greves com relativa frequência, por isso, esses eventos são conhecidos pela população que utiliza o Metrô e, de certa forma, como veremos ao longo da dissertação, esperados.

Segundo relatos de muitos trabalhadores do Metrô, os usuários do sistema associam vários fatos, como falhas técnicas, superlotação das linhas, fechamento de estações devido manutenção do sistema, à possibilidade de haver greve, mesmo quando não há nenhuma preparação para deflagração de uma greve. Na condição de trabalhadora do Metrô, estou considerando minha experiência como parte desta categoria como fontes etnográficas para o trabalho. Por não ser o principal método, vou mencionar em momentos muito específicos, como este. Já presenciei diversas situações no trabalho em que os usuários nos perguntaram se os problemas de falhas estavam relacionados à greve do metrô ou a algum tipo de “agitação”. E esse é um comentário que todos os trabalhadores que lidam diretamente com os usuários ouvem.

O fato de a população que utiliza o metrô saber da possibilidade de eventos grevistas permite o desenvolvimento de certa interpretação desses processos. E,

¹⁹ No dia 10 de abril de 2007, as Centrais Sindicais do país se unificaram em um dia de greve de advertência contra a Emenda 3 ao PL 6272/2005, que previa a flexibilização das leis trabalhistas, através, por exemplo, da regulamentação dos contratos por pessoas jurídicas. Tal emenda foi vetada pelo então presidente Luis Inácio Lula da Silva. Essas informações foram extraídas do informativo do Sindicato dos Metroviários denominado *Bilhete* nº 301, de 30 de março de 2007.

²⁰ A Participação nos Lucros e Resultados (PLR) foi criada pela MP 794/1994, e regularizada pela Lei 10101/2000. Esta última estabelece uma diferenciação entre participação nos lucros e participação nos resultados. A participação nos resultados acontece independentemente de a empresa obter lucro e a participação nos lucros só ocorre quando este é obtido. As empresas estatais como o Metrô e a Petrobrás, por exemplo, por serem estatais, trabalham apenas com o conceito de participação nos resultados, por isso são adequadas ao Programa de Participação nos Resultados (PPR) e não PLR.

²¹ No Anexo 2 desta dissertação, compartilhamos alguns desses materiais que informam a preparação das greves para a população usuária do serviço.

²² Em junho de 2019, quando realizamos o exame de qualificação de mestrado, há 1 ano e 10 meses, este número correspondia a 8.621 funcionários. Segundo dados do Portal Transparência, este número caiu para 8.213, considerando a folha de pagamento de julho de 2020. Esta diminuição recorrente é parte do processo de precarização da empresa pública, que será objeto de reflexão no Capítulo 1 desta dissertação.

particularmente, quando a greve ocorre, os discursos do governo do estado de São Paulo, assim como da imprensa comercial, são direcionados para a população usuária e acabam por influenciar na interpretação popular deste acontecimento (PICCINI e SCHUSTER, 2011, p. 94).

Portanto, nossa pesquisa buscou captar a percepção que os usuários do metrô têm sobre as greves, de modo que escapemos da abordagem e interpretação unilateral da grande imprensa comercial, do discurso oficial das representações políticas do governo do estado de São Paulo que enfrentam o movimento reivindicatório dos metroviários ou até mesmo da entidade representativa que organiza esse movimento e dos trabalhadores por ela representados – embora, como se verá ao longo da dissertação, a identificação desta pesquisadora com essa última entidade seja grande.

Convém mencionar que, em junho de 2014, quando houve a greve próxima à realização da Copa do Mundo no Brasil, 42 trabalhadores do Metrô foram demitidos em retaliação à greve, dentre os quais eu – e aqui me permito a utilização da primeira pessoa do singular. A experiência concreta que tive na realização dos piquetes desta greve, em que houve embates com a população que queria usar o serviço, foi uma das motivações fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa.

Nossa reintegração, minha e dos outros 41 colegas, ocorreu após quatro anos, em junho de 2018, depois de vitórias jurídicas em duas instâncias que tiveram por consequência o recuo da Companhia do Metropolitano e do governo do estado de São Paulo em seguir com a batalha judicial para manter as demissões. Em novembro de 2019, fui eleita para a direção do Sindicato dos Metroviários; nele, ocupo a tarefa de sua coordenação geral. Esses fatos tornam mais árduo o necessário caminho de construção da objetividade na pesquisa. Espero ter alcançado relativo sucesso nessa empreitada.

Metodologia

A busca dessa percepção dos usuários do Metrô sobre as greves promovidas pelos seus trabalhadores e sindicato se deu através da aplicação de um *survey*, entre os dias 21 de novembro e 02 de dezembro de 2019. Portanto, a última greve realizada pelos trabalhadores do Metrô, em julho de 2020, não foi objeto de reflexão nesta dissertação. As entrevistas foram realizadas em nove estações de metrô das linhas 1, 2, 3 e 15, escolhidas aleatoriamente, sob a condição de garantir ao menos uma estação de cada linha. Foram feitas 40 questões a cada usuário entrevistado e *foram entrevistados 312 usuários* do serviço, sob a única condição de serem usuários frequentes do Metrô.

Buscamos refletir perfis diferentes no que diz respeito à idade e sexo. A fórmula através da qual definimos a quantidade de entrevistas foi a fórmula correspondente ao teorema do limite central apontados por Kellstedt e Whitten (2015, p.158) que indicou a necessidade de 312 entrevistas. Admitimos uma margem de erro de 5% e um intervalo de confiança um pouco maior de 90%²³.

A análise dessa relação particular, dos usuários do metrô com as greves, é parte da reflexão mais abrangente a que nos propomos sobre o impacto das transformações do mundo do trabalho na consciência da classe trabalhadora em seu conjunto. Desta forma, não nos bastaria apenas a captação das opiniões; buscamos, também, a interpretação das mesmas e sua relação com a condição de classe dos usuários do sistema, sua relação com salários, direitos, empregos, representação sindical, localização política, experiência sindical e política.

Muitos estudiosos da técnica do *survey*, como Babbie (2013), utilizam o termo *survey* com sentido implícito de “*survey* por amostragem”. O *survey* por amostragem é uma alternativa ao estudo de todos os integrantes de uma população, ou seja, trabalha sobre uma amostra de uma determinada população a ser estudada. Para o autor, esta técnica tem as seguintes vantagens: demanda menos entrevistadores, o que permite selecionar entrevistadores mais experientes; pode ser feito em um período menor, conseguindo limitar o período para constatação de determinado fenômeno; e viabiliza a construção de relatórios e manejos dos dados, exatamente por se tratar de uma quantidade de dados menor do que um grande *survey* que abarque todos os integrantes de uma população.

No nosso caso, essa técnica foi fundamental, pois investigamos uma população de 3,7 milhões de pessoas e não seria viável entrevistar todos os usuários do Metrô no período de uma pesquisa de mestrado – aliás, em quase nenhuma pesquisa imaginável isso seria possível. É necessário levar em consideração a capacidade de realização das entrevistas e o tempo necessário para o tratamento dos dados e suas interpretações.

²³ Trabalhamos com a versão simplificada da fórmula do teorema do limite central, admitida para “grandes populações”, que são consideradas a partir de 100.000 indivíduos:

$$n = \frac{z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{e^2}$$

n é o número da amostra, z é o desvio do valor médio para alcançar o nível de confiança desejado. Segundo a fórmula de Gauss, para pesquisas com intervalo de confiança de 95%, esse valor corresponde a 1,96 e para intervalo de confiança de 90%, esse valor corresponde a 1,645. Nosso “z” corresponde a 1,69, um pouco maior do que o intervalo de confiança de 90%. “p” corresponde à proporção que se deseja encontrar. Admitimos uma proporção de 50% e uma margem de erro (“e”) de 5% (AGRESTI e FINLEY, 2012, p.148).

Apesar das vantagens do *survey* por amostragem, Babbie (2013) orienta que os pesquisadores que utilizam essa técnica tolerem certa ambiguidade, pois considera que raramente é possível determinar o grau de precisão de uma amostra. Por essas considerações, vamos analisar nossa amostra e considerá-la para uma reflexão global, mas não vamos tomá-la como retrato do conjunto, *ainda que do ponto de vista estatístico isso seja admitido.*

É possível adiantar que o *survey* que realizamos demonstrou um universo de entrevistados majoritariamente composto por integrantes da classe trabalhadora paulistana ou de sua região metropolitana, *e uma composição semelhante à composição mais geral da classe trabalhadora da cidade.*

As pesquisas estatísticas sobre os usuários do metrô que já foram realizadas por outras entidades e pesquisadores – e que também serão utilizadas para a presente análise – confirmam o que já foi aqui mencionado anteriormente: a maior parte dos usuários do metrô de São Paulo é integrante da classe trabalhadora. Portanto, nosso objeto sociológico se consolida no seguinte âmbito: *a percepção da classe trabalhadora que utiliza o metrô sobre as greves da parte da classe trabalhadora que faz o metrô funcionar.*

No desenvolvimento do projeto de mestrado e no exame de qualificação, previmos a possibilidade de também trabalhar com a abordagem qualitativa, através de grupos focais, ou entrevistas com mais profundidade, e buscar integrar seus resultados com a análise quantitativa. Entretanto, quando nos preparávamos para essa fase da pesquisa, em março de 2020, instalou-se a pandemia do novo coronavírus. Além da necessidade de isolamento social imposta por essa realidade, a configuração dos usuários do Metrô alterou significativamente, com uma redução drástica de sua quantidade²⁴. A diferente realidade instalada pela pandemia em nosso universo de pesquisa nos levou à decisão de não realizar a abordagem. Em algumas entrevistas que realizamos foi possível desenvolver algumas conversas que também nos serão base de referência na análise dos resultados. Contudo, não consideramos que esse exercício ocasional se configura como a execução de uma abordagem qualitativa.

²⁴ Segundo dados da Gerência de Operações do Metrô, disponíveis aos trabalhadores do Metrô através de comunicados internos à Companhia do Metropolitano, entre o início de março de 2020 e meados de abril de 2020, a quantidade diária de usuários do Metrô caiu de 3,7 milhões para 600 mil usuários.

O fato de analisarmos uma relação entre integrantes da classe trabalhadora não presume uma interpretação única e óbvia. Pois, para isso, seria necessário trabalhar com uma ideia criticada por Williams (2007, p. 95) de consciência de classe presumida a partir de uma localização objetiva entre os que vendem a força de trabalho. A presente curiosidade científica foi desenvolvida exatamente por não trabalharmos com essa noção. Além disso, o próprio enquadramento da maior parte dos usuários do metrô como integrantes da classe trabalhadora é fruto de uma compreensão sobre quem compõe a classe trabalhadora brasileira na atualidade, que aqui merece uma apresentação, uma demonstração das noções e conceitos de classe trabalhadora que guiaram o desenvolvimento desta pesquisa.

Trabalhamos com a noção desenvolvida por Antunes (2018, p. 89) de que a classe trabalhadora compreende a totalidade dos assalariados, que vivem da venda de sua força de trabalho e são despossuídos dos meios de produção. Para o autor, isso significa considerar trabalhadores tanto os produtores do trabalho material quanto imaterial, ou seja, a totalidade do trabalho social, coletivo, que vende sua força de trabalho como mercadoria em troca de salário. Esta classe trabalhadora não se restringe ao núcleo de trabalhadores que produzem valor através da interação entre trabalho humano e maquinário. Ela também engloba a enorme quantidade de trabalhadores associados ao trabalho improdutivo, cujo trabalho é utilizado como serviços. Portanto, para Antunes (2018, p. 89, grifos nossos):

A classe trabalhadora ampliada inclui (...) o vasto leque de assalariados improdutivos, geradores de um antivalor no processo de trabalho capitalista, mas que vivenciam situações que tem clara similitude com aquelas experimentadas pelos/as trabalhadores/as produtivos/as. (...) *Portanto, a classe trabalhadora hoje é mais ampla, heterogênea, complexa e fragmentada do que proletariado industrial do século XIX.*

Ainda segundo Antunes (2018, p. 91), compreender a classe trabalhadora de modo abrangente é compreender um “conjunto heterogêneo, ampliado, complexo e fragmentado de seres sociais que vivem da sua força de trabalho”.

Para Mattos (2019, p. 27), trabalhar com essa noção mais ampliada de classe trabalhadora não significa uma profunda revisão das teses fundamentais elaboradas por Marx e Engels. Ao estudar a definição de Marx sobre subsunção real e subsunção formal do trabalho, presente no “capítulo inédito” de *O Capital*, o autor demonstra que

Marx faz a distinção dos tipos trabalho – produtivo e improdutivo –, mas os associa com a ideia de que com o desenvolvimento da subsunção real, não é o operário individualmente que se converte no agente real da totalidade do processo de trabalho, mas sim a crescente capacidade de trabalho socialmente combinada (MARX, 1969, p. 92). Dessa forma, não faz sentido, para Mattos, buscar o trabalhador produtivo apenas entre aqueles que desempenham tarefas manuais diretas e tampouco, o autor considera que o conteúdo do trabalho ou setor da economia sejam fatores que vão determinar o caráter produtivo do trabalho ou do trabalhador.

Essa noção demonstra-se fundamental para localização da maior parte dos trabalhadores do Brasil hoje; o que se aplica também à cidade de São Paulo, onde circulam os usuários do metrô, dentre os componentes da classe trabalhadora, homens e mulheres assalariados que vivem da venda de sua força de trabalho e ocupam, majoritariamente, o setor de serviços.

Os inúmeros debates suscitados pela Sociologia do Trabalho acerca da composição e morfologia da classe trabalhadora no capitalismo também nos colocam a responsabilidade de localizar, do ponto vista teórico, os trabalhadores do transporte, uma vez que são os agentes das greves que pretendemos estudar. Desenvolveremos mais esta reflexão no capítulo 1, seção 1.5, desta dissertação. Mas, não queremos deixar de mencionar a noção de que o serviço metroviário, que desloca parte importante da força de trabalho da cidade, é um exemplo de trabalho que produz um serviço fundamental para o funcionamento do processo do capital, o que enquadra essa categoria não apenas como parte integrante da classe trabalhadora, mas com um papel estratégico fundamental para o processo de produção e reprodução do capital (SILVER, 2005, p. 17).

Também consideramos válido enunciar alguns elementos teóricos que serão desenvolvidos no capítulo 3 desta dissertação sobre a forma como a percepção do/a trabalhador/a que utiliza o metrô de São Paulo sobre as greves de seus funcionários é construída. Reivindicamos a síntese construída por Williams (2007, p. 269) acerca do método histórico materialista desenvolvido por Marx e Engels:

Assim, a crítica de Marx ao materialismo [anterior] aceitava as explicações físicas da origem da natureza e da vida, mas rejeitava as formas derivadas de argumento social e moral, qualificando a tendência inteira como materialismo *mecânico*. Essa forma de materialismo havia isolado os *objetos* e negligenciado ou ignorado os *sujeitos* [...] e em especial a atividade humana como subjetiva.

Daí sua distinção entre um materialismo mecânico convencional e um novo materialismo histórico, que incluía a atividade humana como força primordial. (grifos do autor).

Com esta síntese e concepção, Williams fez parte de uma geração de intelectuais marxistas que criticou a ideia de alguns intelectuais marxistas de que a determinação da consciência da classe trabalhadora se dá de forma unilateral e mecânica a partir da sua localização no modo de produção (WILLIAMS, 2005, p. 212). Nessa linha, não nos parece válida a ideia de que os trabalhadores que utilizam o metrô de São Paulo, por serem integrantes da classe trabalhadora, manifestariam, necessariamente, apoio às ações coletivas de classe dos trabalhadores do metrô. A composição deste apoio ou repúdio é mediada por uma série de elementos que também atuam no terreno da subjetividade.

Esse terreno não é autônomo e isolado da vida material. Como Mattos (2019, p. 64), compreendemos que Marx integrou a análise dessas duas esferas com o conceito de modo de produção. Visando o desenvolvimento de uma teoria explicativa da história, o conceito marxista de modo de produção integrou a análise da vida material e da subjetividade e estabeleceu relações fundamentais entre elas.

Os fatores de composição do terreno subjetivo também foram investigados através de nossa pesquisa de campo e faremos a interpretação de seus resultados sob a compreensão de que é absolutamente viável, do ponto de vista teórico marxista, considerar a sobreposição de determinados fatores superestruturais na construção de uma percepção sobre as greves dos trabalhadores do transporte metroviário paulistano.

Resgatamos a produção intelectual de Williams (1994, 2005, 2007, 2016) porque este trabalho se beneficia das elaborações de um campo de estudo muito forte na área da comunicação, que corresponde aos *estudos de recepção*. Raymond Williams, Edward Palmer Thompson e Richard Hoggart foram impulsionadores da construção de um campo de estudo, os Estudos Culturais britânicos, que mudaram as perspectivas de análise dos meios de comunicação²⁵. Esses autores deslocaram a análise dos meios de comunicação que tinha como objeto quem produz e o que se produz para colocar foco na análise da audiência dos produtos culturais. Essa mudança estava relacionada à ideia

²⁵ Segundo Escosteguy (2001, p. 01), “três textos que surgiram no final dos anos 50, são identificados como as fontes dos Estudos Culturais: Richard Hoggart com *The Uses of Literacy* (1957), Raymond Williams com *Culture and Society* (1958) e E. P. Thompson com *The Making of the English Working-class* (1963)”.

de que a comunicação não é um processo linear, que se encerra com a veiculação do conteúdo produzido e que a audiência assimila sem crítica e sem resistência esse conteúdo. Ou seja, segundo essa perspectiva britânica, a forma de recepção dos produtos culturais não seria pré-estabelecida pelos objetivos dos produtores/enunciadores. Essa tradição de pesquisa assumiu a ideia de que a audiência teria um caráter ativo e não passivo, porque outros fatores sociais constituem a apreensão do que é produzido e veiculado pelos meios de comunicação (WHITE, 1994; BACCEGA, 1994).

As greves dos trabalhadores do Metrô não são produtos culturais, no sentido do que é o objeto clássico dos estudos de recepção. Entretanto, as notícias sobre as mesmas o são, uma vez que a análise da audiência dos programas jornalísticos faz parte do exercício teórico e metodológico deste campo de pesquisa da comunicação. Portanto, no que diz respeito à percepção dos usuários do Metrô sobre as notícias relacionadas às greves dos seus trabalhadores e a análise que faremos da imprensa se apropria totalmente dos debates teóricos desenvolvidos por este campo de estudo. No que diz respeito à percepção das greves propriamente ditas, compreendemos que esta área de pesquisa nos fornece elementos para análise, por se tratar de uma relação de percepção e avaliar a reação de um público mediante um conflito trabalhista que envolve esse público não por escolha dele, mas por se tratar de uma greve de um serviço público.

Outra distinção importante de se estabelecer entre nosso trabalho e os estudos de recepção dizem respeito aos recursos metodológicos deste campo de pesquisa. Muitas pesquisas dessa área aliam as análises quantitativas às análises qualitativas de discurso ou recorrem apenas à abordagem qualitativa. Como já dito, a abordagem qualitativa que conseguimos executar foi restrita às conversas que a aplicação do *survey* promoveu ou foram baseadas na nossa experiência de trabalho nos serviços de atendimento do Metrô. Portanto, utilizaremos parcialmente os recursos dos estudos de recepção e tentaremos desenvolver, em momento específico da dissertação, argumentos sobre a importância de a Sociologia do Trabalho se apropriar mais dos recursos deste campo de pesquisa para analisar as relações que os trabalhos utilizados como serviços estabelecem.

Nossas hipóteses

Nossa pesquisa trabalhou com a hipótese mais geral de que a forma como os usuários do metrô enxergam os movimentos grevistas, a interpretação que possuem e o nível de apoio à realização desses movimentos está relacionada à 1) sua localização nos

processos de produção, ou seja, ao fato de serem integrantes da classe trabalhadora e à forma como se integram a este universo social, seus ramos de ocupação, as formas de contrato de trabalho, a condição de precarização do trabalho etc; 2) às suas experiências sindicais e políticas dentro das suas próprias categorias profissionais ou de movimentos sociais e partidos políticos nos quais eventualmente militam; 3) a uma visão social das greves que, pelo menos desde de 1988, quando a greve passa a ser um direito constitucional, passou por transformações importantes, vinculadas ao processo de transformação do trabalho; 4) à forma como acessam às informações sobre as greves dos metroviários e suas motivações; 5) às diferentes conjunturas políticas e sociais.

Também trabalhamos com a hipótese de que as diferenças das condições de presença no mercado de trabalho, o nível de precarização e de acesso a direitos trabalhistas e sociais poderia distanciar o apoio a greves com demandas mais corporativas, ou com reivindicações muito distantes das condições sociais dos usuários do Metrô. Ou seja, trabalhamos com a hipótese de que o apoio às greves tenderia a se expressar mais sobre greves que trazem temas sensíveis ao conjunto da classe trabalhadora, e não apenas aos metroviários.

Demonstraremos que obtivemos uma maioria de respostas favoráveis ou parcialmente favoráveis à realização das greves dos metroviários. Demonstraremos também que os motivos relativos a demandas dos usuários, como “melhoria do serviço”, “preço da passagem” e “assédio sexual nos trens” foram considerados muito legítimos pelos nossos entrevistados. Apesar disso e, portanto, confirmando parcialmente nossa hipótese, houve também forte manifestação de apoio a motivos relativos a questões específicas dos trabalhadores do metrô, como a “luta pela manutenção de direitos”. Desenvolveremos melhor essa análise nos capítulos 2 e 3 correspondentes à interpretação do *survey* e explicação da percepção das greves pelos usuários do Metrô.

Os capítulos

Para proceder a investigação sobre a percepção da classe trabalhadora que utiliza os serviços do Metrô sobre as ações sindicais da classe trabalhadora que faz o Metrô funcionar, a partir desta introdução, vamos desenvolver esta dissertação em três capítulos mais as considerações finais.

O capítulo 1 vai colocar o leitor em contato com as características coletivas dos trabalhadores que fazem o Metrô de São Paulo funcionar, os atores principais das greves

que foram objeto de reflexão dos usuários em nosso *survey*. Vamos discorrer sobre o serviço que realizam, a história e organização desta categoria e do seu Sindicato, que estão vinculados ao processo de surgimento do Metrô em São Paulo. Vamos também discorrer sobre a localização que os setores de serviços e de transporte possuem no processo de produção do capital. Com isso, pretendemos demonstrar a diferença do poder de barganha dos trabalhadores desta categoria em relação ao poder de barganha dos setores da classe trabalhadora que anda de Metrô. Neste capítulo, temos o objetivo de apresentar todos os elementos que produzem as greves dessa categoria e a forma como elas se apresentam aos usuários, portanto, também discorreremos sobre o processo atual de precarização pelo qual passa a empresa pública Metrô, assim como faremos uma caracterização de suas greves mais recentes, suas pautas, seus desfechos e a reação do poder público e da imprensa.

Para conhecimento de quem são os usuários do Metrô e das características da classe trabalhadora que anda de Metrô, vamos apresentar, no capítulo 2, os dados levantados pela nossa pesquisa de campo. As entrevistas que realizamos, como consta no questionário anexado (anexo 1, página 235), indagaram nossa amostra sobre dados sociodemográficos e socioeconômicos, além das opiniões e percepções sobre o serviço metroviário, as greves, a imprensa, o sindicato da categoria, bem como opiniões políticas visando traçar também um perfil ideológico de nossos entrevistados. Desenvolveremos a apresentação desses dados comparando-os com os resultados de outras pesquisas realizadas sobre o universo de usuários do Metrô e de pesquisas gerais sobre as características da população brasileira. Essa comparação será feita para que possamos desenvolver algumas hipóteses explicativas para os resultados. Para reforçar o exercício de comparação do poder barganha dos metroviários com o poder de barganha dos setores da classe trabalhadora que utiliza o Metrô, apresentaremos alguns resultados comparando-os com as condições dos metroviários.

No capítulo 3, vamos apresentar os resultados de cruzamentos entre alguns dados obtidos em nossa pesquisa de campo, para podermos trabalhar as ideias que explicam a percepção captada. Além disso, vamos discutir algumas características dos setores sociais que utilizam o Metrô e sistematizar as contribuições que os estudos de recepção promoveram à nossa pesquisa. Uma das conclusões de nossa pesquisa é que a relação de solidariedade e identificação de classe impera na construção de uma percepção sobre as greves do serviço metroviário e isso advém de um processo histórico que fez com que a consciência do proletariado brasileiro seja uma consciência do “direito a ter mais

direitos”, expressão cunhada por Braga (2015). Acreditamos que essa característica histórica se sobrepôs aos efeitos causados pela abordagem negativa que fazem a imprensa comercial e o poder público em relação ao movimento paredista dos metroviários.

Nas considerações finais, apresentamos uma síntese das principais conclusões de cada capítulo, demonstraremos os acertos e limites de nossas hipóteses, apontaremos alguns temas de pesquisa que nossa investigação suscita e os desafios das ações sindicais de uma categoria prestadora de serviço a outros trabalhadores. (E aqui, percorrido o caminho da análise objetiva do objeto, volto para meus interesses militantes). Consideramos que parte desses desafios não se restringe aos trabalhadores com essas características de prestação de serviço. Portanto, apresentaremos desafios políticos e acadêmicos sobre a relação entre a estrutura sindical corporativa brasileira e a heterogeneidade da classe trabalhadora, tanto do ponto de vista da diversa localização no processo de produção, quanto do ponto de vista das diversas experiências sindicais e políticas.

I. As greves subterrâneas

História e características da classe trabalhadora que faz o Metrô funcionar

Na campanha salarial realizada pelos metroviários de São Paulo em 2019, os funcionários receberam uma carta da empresa em suas casas, na qual se destacava o fato de que o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) dos metroviários, estabelecido em junho de 2018 por meio de negociação coletiva, possuía mais de 40 itens além e melhores em termos de benefícios para os trabalhadores, do que aqueles da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Segundo os materiais impressos e virtuais do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, essa carta tinha o objetivo de inibir uma possível ação grevista dos trabalhadores, uma vez que o Metrô já tinha dado sinalizações de que buscava aproximar os direitos dos metroviários aos direitos exigidos pela lei, apenas²⁶.

Ao observarmos o Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) atual desta categoria, é possível constatar que há de fato uma série de cláusulas superiores às que as leis trabalhistas vigentes – sobretudo pós-aprovação da Reforma Trabalhista em 2017²⁷ – exigem. Essa constatação nos remete ao histórico de formação dessa categoria e de sua organização política e sindical, através da qual se obtiveram as conquistas presentes em seu atual ACT²⁸.

Com a apresentação da história dos trabalhadores do Metrô, das características de seus serviços, do potencial estratégico do seu trabalho e de suas mobilizações, pretendemos condensar todos os elementos que produzem as greves metroviárias e fazem com que elas se apresentem ao público usuário. Nosso objeto de pesquisa central

²⁶ A Coordenadoria Nacional de Liberdades Sindicais (CONALIS) é um órgão vinculado ao Ministério Público do Trabalho (MPT) que auxilia na pacificação dos conflitos coletivos de trabalho, buscando combater os atos antissindicais, assegurar o direito de greve, atuar como mediador nos conflitos coletivos de trabalho e incentivar a negociação coletiva. Em novembro de 2020, a CONALIS publicou um manual sobre atos antissindicais no qual é possível enquadrar essa prática de constrangimento sobre a atuação sindical dos trabalhadores em práticas de assédio moral. MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. Liberdade sindical. Disponível em: <https://mpt.mp.br/pgt/areas-de-atuacao/conalis> Última consulta em 10/02/21.

²⁷ A Lei 13.467, de 13 de julho de 2017 ficou conhecida por Reforma Trabalhista por se tratar de um conjunto de alterações da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) que reconfiguraram as relação entre empregados e empregadores no Brasil. Ver mais em KREIN (2018).

²⁸ A última atualização do Acordo Coletivo de Trabalho dos metroviários de São Paulo foi celebrada a partir de Sentença Normativa fruto de dissídio coletivo de greve. A sentença incorporou um capítulo transitório em decorrência do acordo para desfecho da greve ocorrida em julho de 2020. Todas as características da atualização do acordo podem ser conferidas no processo DCG 1002641-64.2020.5.02.0000. METROVIÁRIOS SP. TRT homologa dissídio coletivo 2020-2021. Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/trt-homologa-dissidio-coletivo-2020-2021/>. Última consulta em 23/01/21.

só existe porque esse setor de trabalhadores realiza greves. E as formas como o governo do estado de São Paulo e a imprensa comercial disputam a compreensão dessas greves constroem desafios particulares para o desenvolvimento efetivo da ação grevista metroviária. Portanto, acreditamos ser muito importante entender as características desse setor da classe trabalhadora e os elementos históricos e econômicos que a colocaram sob a condição de ser uma classe trabalhadora mais assistida e com maior poder de barganha do que outras em relação a direitos sociais, trabalhistas e sindicais. Com esses elementos, apresentamos fatores que demonstram como é a forma de interação dos trabalhadores do Metrô com o público que utiliza o serviço, fator importante para compreensão da reação e percepção deste público em relação às greves.

Portanto, neste primeiro capítulo, vamos desenvolver seis seções para apresentar: 1) a história de surgimento do Metrô; 2) as características dos serviços metroviários e as características coletivas de seus trabalhadores; 3) a história de organização do seu sindicato; 4) o processo mais atual de precarização e privatização pelos quais passa essa empresa pública; 5) a localização que os setores de serviços e de transporte possuem no processo do capital e a demonstração do papel estratégico e da disputa entre capital e trabalho presente nas ações grevistas dos metroviários de São Paulo; e, por fim, 6) uma caracterização das greves mais recentes dos trabalhadores do Metrô e um rastreamento das reações do poder público e da imprensa.

1.1 – O surgimento do metrô e da Companhia do Metropolitano

Para conhecimento do histórico de lutas que culminou com as atuais condições dos trabalhadores do Metrô de São Paulo, julgamos pertinente demonstrar o histórico de sua formação como categoria de trabalhadores. Esta categoria surge com a fundação do Metrô de São Paulo, que demarca não apenas o surgimento de seus trabalhadores, como também uma profunda alteração no espaço urbano paulistano, nas inovações tecnológicas, nas relações entre serviço público e Estado e no desenvolvimento e mobilidade da maior cidade do país. Motivos esses que nos levam a apresentar os principais elementos históricos do processo de fundação dessa empresa pública.

Desde o início do século XX, as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro já começaram a desenvolver projetos de construção de metrôs, sendo os primeiros projetos apresentados antes mesmo da Primeira Grande Guerra. Segundo Itani (1997), o engenheiro Prestes Maia foi um dos primeiros prefeitos de São Paulo que se dedicou à construção e ao planejamento do espaço urbano paulistano. E dentre seus esforços,

estava a batalha pelo projeto de construção do metrô em São Paulo, projeto que foi por ele apresentado à Câmara Municipal por três vezes: em 1924, 1930 e 1961. As resistências apresentadas eram motivadas, sobretudo, por dúvidas da capacidade de investimento do estado e do município para um empreendimento desse porte. Mário Lopes Leão, também engenheiro, passou a se debruçar sobre o tema e apresentou, por duas vezes, um projeto de metrô: em 1945 e 1948.

Os técnicos envolvidos na elaboração de um projeto de construção do metrô estavam preocupados com a busca de uma solução para o centro urbano de São Paulo, uma cidade que, ao longo do século XX, apresentava um crescimento desordenado, com a densidade populacional dobrando de tamanho a cada dez anos. Desde as primeiras ideias de construção do metrô até sua instalação, esses projetos permaneceram em “estado de concepção” (ITANI, 1997, p. 25).

A preocupação de Prestes Maia com a construção de um projeto de metrô não significava, segundo Rolnik e Klintowitz (2011), a priorização desse modal como forma de expansão e organização do espaço urbano paulistano. Apesar de ter o metrô como parte de um “Anteprojetado de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano”, o engenheiro defendia a priorização de seu projeto relacionado ao “Plano de Avenidas”, que buscava a construção de novos anéis viários, fortalecendo, portanto, o transporte sobre pneus²⁹.

Em fins de 1966, a decisão de construção do metrô foi tomada pelo então prefeito Brigadeiro Faria Lima. O quadro de limites financeiros ainda era presente nas preocupações das esferas do poder público paulistano, mas havia outro contexto político, um regime de ditadura militar, que instituiu um modelo de desenvolvimento econômico que buscava investimento em altas obras de infraestrutura, a partir de empréstimos externos. Foi criado, então, o Grupo Executivo Metropolitano (GEM), que ficou responsável pela elaboração da concorrência e contratação do consórcio que faria os estudos da rede de metrô, das estações, engenharia e administração do metrô na cidade. O consórcio vencedor foi o *Hochtief-Montreal-Deconsult* (HMD), formado por duas empresas alemãs (*Hochtief* e *Deconsult*) que se fundiram com a empresa brasileira Montreal e foi gerenciado pela empresa Promon Engenharia (CONSTANZO, 2016).

²⁹ “Em 1956, dando continuidade ao modelo rodoviário, Prestes Maia, a convite da prefeitura, elaborou o “Anteprojetado de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano”, onde, apesar de apresentar uma proposta de rede de metrô para a cidade, defendia que a prioridade fosse dada à continuidade do seu Plano de Avenidas, com a implantação do segundo anel perimetral.” (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011, p. 93).

Da tomada de decisão de construção do metrô e implantação do GEM até o início de sua operação comercial (1974), transcorreram-se apenas oito anos, tendo o início de sua construção em 1968. Ao comparar a experiência de construção do metrô de Paris, que ocorreu em 1896, com a experiência de construção do metrô de São Paulo, Itani (1997) inicia a demonstração de como os valores políticos e econômicos, que passaram a vigorar no Brasil com a emergência do período militar e de sua concepção de crescimento e desenvolvimento econômico, influenciaram nos fatores de decisão e execução da construção do metrô em São Paulo.

Para Itani (1997), as semelhanças do processo parisiense com o processo paulistano encontram-se no fato de que a implantação do metrô na capital francesa também foi objeto de debate de representantes do conjunto da classe política, de empresários, corpo técnico e administrativo do Estado por mais de meio século. No entanto, a decisão de sua instalação foi imposta pelo “conselho municipal³⁰”. De forma distinta ou oposta, a decisão de construção do metrô em São Paulo foi imposta à Câmara Municipal pelo poder autocrático municipal.

O contexto de construção do metrô em São Paulo expressava uma série de transformações sociais vividas na sociedade brasileira. Essas transformações eram resultado de um contexto político marcado pelo autoritarismo do regime militar, mas também pelas características de desenvolvimento econômico próprias deste período, que acabaram alterando uma série de características do papel do Estado, do modelo de serviço público promovido pelo Estado, além de suas relações com o capital estrangeiro.

Uma das transformações demarcadas por Itani (1997) refere-se ao conjunto de profissionais que emerge como parte de uma nova classe média dentro do serviço público. Esse conjunto de profissionais são muito mais associados a uma racionalidade técnica do que ao serviço burocrático e administrativo do Estado. Esse conjunto de “cérebros”, sob essa nova racionalidade, é quem desenvolve as empresas públicas estatais do período, como a Companhia do Metropolitano³¹. O desenvolvimento desses novos dirigentes do serviço público se dá também no marco de uma nova temporalidade, associada à rapidez e à modernidade. Assim, segundo Itani:

³⁰ O *Conseil Municipal* de Paris é o órgão legislativo da cidade que tem funções semelhantes às Câmaras dos Vereadores na estrutura de poder municipal no Brasil.

³¹ Também foi o caso da Empresa Metropolitana de Planejamento (EMPLASA), da Coordenadoria Geral de Planejamento (COGEP), do Grupo Executivo da Grande São Paulo (GEGRAP), da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), da Companhia de Transportes Urbanos (TRANSURB), entre outras (ITANI, 1997).

O atendimento às funções do Estado, o serviço ao público seguem regras de produção do setor privado. Para tanto, as empresas públicas são criadas como contraponto aos órgãos públicos e autarquias, com maior agilidade nas ações. O conteúdo desses valores integra o projeto de racionalidade urbana apoiado no conjunto de necessidades coletivas, verificados tanto na concepção, na criação como na gestão dos serviços públicos modernos (1997, p. 28).

Sobre a associação dessas características ao contexto de centralização do poder sobre os órgãos executivos, continua Itani (1997, p. 28): “em nome do Estado, esses dirigentes estavam presentes nas ações das empresas que repousavam sobretudo no aumento do poder do Executivo sobre as demais instituições políticas”.

Para Itani (1997), Villaça e Zioni (2005) e Constanzo (2016), a construção do metrô também esteve associada à busca do regime militar conquistar prestígio entre a classe média da maior cidade do país, pois sua instalação correspondia às ideias de modernidade e progresso presente na ideologia desse estrato social. Itani (1997) compartilha de conclusões semelhantes às de Fagnani (1985) que denominou o processo de construção do metrô como um processo de privatização e maximização de interesses particulares de segmentos privados.

Essa classificação de Fagnani (1985) é resultado de uma avaliação de que o período em que o metrô foi construído era um período de baixos investimentos no transporte público coletivo da cidade e de pouca elaboração de políticas públicas visando enfrentar a já presente crise de mobilidade urbana. O elevado custo de recursos públicos que a construção do metrô demandava atraiu interesses particulares, visando o lucro nesta grande obra de infraestrutura, e do ponto de vista do regime político, visando o prestígio sobre determinada classe social, como já mencionado, classe esta que seria a principal beneficiária da alta tecnologia e modernidade presente no projeto metroviário.

Para termos uma ideia de que o modelo prioritário de mobilidade urbana no período de construção do metrô não correspondia a um modelo ordenado pelos transportes coletivos, nos valem dos dados apresentados por Rolnik e Kintowitz (2011, p. 94) que demonstram que na década de 1960, o sistema rodoviário paulistano cresceu 778%, com a construção de 536 km de faixas expressas. É possível admitir que este projeto foi direcionado ao transporte rodoviário particular uma vez que o projeto de industrialização do país se desenvolvia, sobretudo, com base na indústria

automobilística que, para as autoras, foi gênese e maior expoente de um novo padrão de produção industrial em massa:

A popularização da produção de automóveis iniciada por Ford, além de ampliar de forma gigantesca o mercado de consumo desses bens e denominar uma nova forma de organização da produção, constituiu-se em uma das revoluções tecnológicas que transformaram não apenas a velocidade, mas também a cultura da mobilidade, e fornecendo as bases técnicas e políticas do projeto de cidade (2011, p. 91).

Esses elementos indicam que o investimento no sistema viário, ainda que permitisse o desenvolvimento de transporte coletivo sobre pneus, não estava a serviço do desenvolvimento do transporte coletivo como um todo, reforçando, portanto, a contradição apontada por Fagnani (1985) e dando força à sua conclusão acerca das motivações que levaram à construção do metrô em São Paulo.

Outra contradição também apontada pelo autor refere-se à discrepância entre a baixa qualidade dos serviços de transporte coletivo rodoviário e a alta tecnologia presente no projeto de metrô. Como já mencionado na introdução deste texto, Villaça e Zioni (2005) demonstraram também a contradição da construção de uma nova rede metroviária em detrimento do fortalecimento e modernização das já antigas linhas férreas, que atendiam outras regiões da cidade, por fora do quadrante onde viviam e vivem as classes sociais mais abastadas da cidade.

Na época da instalação do metrô, o modelo escolhido era o mais avançado em tecnologia existente em todo o setor metroferroviário do mundo, segundo Itani (1997), reforçando um padrão de escolhas que demarcam o processo de industrialização no Brasil. Para a autora, este padrão foi marcado pela instalação de tecnologias extremamente avançadas em condições de infraestrutura bastante desiguais ou desniveladas. Com isso, o modelo adotado foi baseado no modelo do metrô de San Francisco, o sistema Bart – *Bay Authority Rail Transportation* – um sistema automatizado avançado que acabou por impor novos desafios tecnológicos a outros ramos industriais brasileiros, de modo que pudesse alimentar a manutenção deste sistema e dessa tecnologia no país.

Em 14 de setembro de 1974, foi realizada a primeira operação comercial do Metrô de São Paulo. A novíssima tecnologia precisou de homens e mulheres para construí-la, operar, consertar e fornecer um novo tipo de serviço de transporte de alta capacidade

para uma cidade em rápida expansão e crescimento. O serviço metroviário começou a fazer parte da vida urbana paulistana, sem o qual não se imagina a cidade na atualidade. Tentaremos agora aproximar o leitor do conhecimento desses serviços, aspecto fundamental do conhecimento da nova classe trabalhadora que surgiu com o transporte metroviário e da forma de interação desses trabalhadores com o público usuário do sistema metroviário.

1. 2 – O serviço realizado pelos metroviários e suas características coletivas

O serviço metroviário como um todo é resultado de uma série de processos fragmentados que totalizam a oferta do serviço de deslocamento pela cidade de São Paulo, através de um meio rápido e de alta capacidade. A oferta desse serviço é distribuída, portanto, em funções relativas à operação direta do trem³², tarefa de responsabilidade dos *operadores de trem*; ao serviço de manutenção preventiva e corretiva dos trens disponíveis para circulação, de responsabilidade dos *técnicos e oficiais de manutenção*; ao serviço de atendimento, informação e bilhetagem para o público usuário desse sistema, de responsabilidade dos *agentes de estação*; ao serviço de operação técnica das estações, de responsabilidade dos *operadores de estação*; ao serviço de atendimento e segurança pública, de responsabilidade dos *agentes de segurança* do Metrô. Todos esses serviços são integrados por um Centro de Controle Operacional (CCO) que interliga todas essas funções e que também depende de trabalhadores especializados para essa atividade, os *operadores do CCO*³³.

Há ainda um corpo técnico de engenheiros, geógrafos, arquitetos que são parte da elaboração e concepção de projetos técnicos vinculados ao funcionamento e oferta do serviço, assim como os trabalhadores de serviços administrativos. Há também uma rede de profissionais de diversas áreas, como médicos, assistentes sociais, psicólogos que viabilizam o funcionamento da Companhia do Metropolitano do ponto de vista de demandas internas, como a medicina do trabalho, e outros tipos de assistência, mas que não são diretamente vinculados à oferta do que a linguagem corporativa do Metrô nos

³² Apesar de ser metrô, a linguagem da empresa denomina essa função de operadores de trem e o vocabulário cotidiano também chama a composição de vagões do metrô de “trem”.

³³ A nomenclatura de cada um desses cargos já mudou diversas vezes, utilizamos aqui os nomes que são informalmente mais utilizados pelos trabalhadores, e tentando também garantir ao leitor uma compreensão mais imediata da função exercida em cada cargo. Essas informações constam no estudo de Itani (1997) e atualizamos alguns nomes com base em nossa experiência prática de trabalho nesta categoria, em que aprendemos os cargos e atribuições no processo de treinamento que ocorre ao sermos admitidos na Companhia do Metropolitano.

seus manuais de treinamento chama de “macroprocessos”, relativos ao propósito fundamental do Metrô que é prover transporte público. Dentre as funções descritas, há algumas divisões hierárquicas que acabam por determinar a distribuição dos serviços e diferenciar determinados cargos no interior de cada área, como supervisores, coordenadores e gerentes.

Os atores e funções mais diretamente vinculados à oferta do serviço metroviário são os operadores de trem, operadores do Centro de Controle, trabalhadores da manutenção, operadores de estação, agentes de estação e agentes de segurança. Correspondem também aos trabalhadores que mais integram o quadro de associados ao sindicato desta categoria.

A categoria de trabalhadores metroviários como um coletivo começou com a existência de 150 técnicos e chegou a 1400 empregados em 1974, início de sua operação comercial. Magalhães (2004) destaca que esse tipo de força de trabalho era inteiramente novo no Brasil, uma vez que o metrô de São Paulo foi o primeiro metrô do país. Em um primeiro momento, surgiu como empresa estatal ligada à prefeitura do município de São Paulo e, em 1978, passou a ser gerida pelo governo do estado. Por essa característica, os metroviários enquadram-se entre os chamados empregados de empresa pública. Não são, portanto, regidos pelo Estatuto do Serviço Público. Trata-se de uma categoria empregada em uma empresa pública estatal, de economia mista, com regime de contratação regido pela CLT, os chamados trabalhadores celetistas. Para Di Pietro (2001), são servidores públicos, em sentido amplo, as pessoas físicas que prestam serviço ao Estado, e são divididos na forma de servidores estatutários, empregados públicos e servidores temporários. Os empregados públicos são aqueles contratados pela administração indireta, na qual se encaixam os funcionários de empresa pública, categoria jurídica na qual está o Metrô.

Dentre os citados empregados públicos, há as diversas funções descritas acima. Enquadra-se sob esta forma de emprego público também o corpo dirigente da empresa. No início dos trabalhos do Metrô, os trabalhadores da operação (agentes de estação, agentes de segurança e operadores de trens e de estação) não possuíam nenhuma exigência de experiência prévia ou de qualificação específica. Itani (1997) demonstra pela descrição do depoimento de um funcionário que entrou na empresa no início de suas operações que se buscava, inclusive, funcionários que não tivessem tido nenhuma experiência de trabalho na ferrovia. Desde 1988, as exigências de qualificação para

admissão nessas funções permaneceram as mesmas (excetuando-se as restrições de experiência prévia na ferrovia), mas sob aprovação em concurso público.

Na área da manutenção, era exigido certificado de experiência profissionais anteriores. Desde 1988, a admissão também se dá através de concurso público, em que se exige formação profissionalizante para determinadas funções e formação técnica para outras. Na área da manutenção, segundo Magalhães,

(...) muitos passaram pela experiência prática de ter trabalhado como mecânico, eletricitista, montador etc, nas empreiteiras que construíram o Metrô. Outros entraram como ajudantes, não se exigindo, para eles, formação escolar. Mas todos passaram pelo espaço operário em sua história funcional, trazendo esta cultura para dentro do serviço metroviário, elemento que será fundamental para a espacialização do trabalho e para o desenvolvimento da consciência deste trabalhador coletivo (2004, p. 117).

Essas características fazem com que o conjunto dos trabalhadores dessas áreas seja parte de uma nova categoria profissional no interior da classe trabalhadora paulistana.

Sobre o corpo dirigente da empresa, nem Itani (1997), nem Magalhães (2004), autores com os quais concordamos nesse ponto, os enquadram como parte dessa classe trabalhadora. Para Itani, não se constituem burguesia *stricto sensu*, que detém a propriedade privada dos meios de produção e nem burguesia de Estado, que se apropria dos meios de produção com a mediação do Estado (NAVES, 1997), mas executivos profissionais que possuem o poder de direção da empresa pública, mas nenhuma hegemonia na decisão política. Para Magalhães (2004), os altos funcionários de empresas com este caráter do Metrô são gestores de capital, detém papel de controle no processo de trabalho, recebem rendimentos elevados, são vetores de ataques às conquistas dos trabalhadores e acabam por representar esses interesses nas mesas de negociação que intermediam os conflitos entre os interesses da categoria metroviária e os interesses da direção da empresa. Dessa forma, compreendemos que os conflitos entre gestores e trabalhadores do Metrô expressam o antagonismo entre distintos interesses de classe.

É válido e necessário mencionar que a estruturação de cargos e funções do Metrô de São Paulo viveu transformações significativas ao longo dos mais de 40 anos de existência dessa empresa pública. Parte importante dessas transformações está vinculada

ao processo de precarização que esta empresa viveu e vive intensamente no momento presente, por consequência de opções políticas e econômicas tomadas ao longo dos anos pelo projeto político dominante no estado de São Paulo e no país. Retomaremos a apresentação e interpretação desse processo mais a frente, pois para fazê-lo, julgamos ser necessário, antes, compartilhar achados e conclusões desenvolvidas por pesquisas anteriormente realizadas sobre a classe trabalhadora que trabalha no Metrô.

Itani (1997) fez um estudo pioneiro que ajudou a conhecer melhor os trabalhadores do Metrô. Para isso, conviveu por cerca de seis anos entre os operadores de trem do Metrô de São Paulo no período de 1985 a 1991. Pela distância temporal de sua pesquisa, ela retrata uma geração mais antiga da categoria metroviária. No entanto, nos segue sendo válido retomar aquela pesquisa, uma vez que parte dos trabalhadores daquela geração ainda trabalha no Metrô e foram atores importantes da construção da história coletiva de lutas e construção de conhecimento por parte desta categoria.

A primeira definição da autora sobre quem são esses trabalhadores é de que se tratava de trabalhadores comuns, sem nenhuma qualificação específica e oriundos dos mais diversos tipos de trabalho. Boa parte dos trabalhadores com quem a autora conviveu não ingressou pela forma de seleção vigente desde 1988, o concurso público, e entraram no metrô por indicação de colegas e amigos no período em que souberam que o Metrô estava contratando pessoas para trabalhar, em que não era também exigido nenhuma experiência prévia em serviços relativos ao transporte. À época, e apesar das experiências prévias diversas, a escolaridade dos trabalhadores que compuseram a primeira geração de metroviários era alta: 66,2% possuía formação mínima de segundo grau. Esses dados foram retirados do Censo da População metroviária de São Paulo de 1988/1989³⁴, portanto, o nível de escolaridade é considerado alto ao se confrontar com os níveis de escolaridade da época, em que pouco mais de 20% da população possuía formação mínima de segundo grau (HELENE, 2012). Reforçamos a informação de que a autora focalizou seu estudo entre os operadores de trem e não entre todos os trabalhadores do Metrô, embora algumas características também apareçam em trabalhadores de outras funções.

Outro elemento captado pela pesquisa de Itani (1997) é o fato de que pouquíssimos operadores de trem da primeira geração de operadores tinham relação com a experiência na ferrovia. A experiência de um desses pouquíssimos trabalhadores,

³⁴ COMPANHIA DO METROPOLITANO. Censo da população metroviária de São Paulo, São Paulo: CMSP, 1988/89, disponível na Biblioteca da Companhia do Metropolitano.

que foi entrevistado pela autora, é objeto de reflexão da pesquisa. Já na época de construção do Metrô – e por consequência dos elementos do projeto de mobilidade urbana da cidade, já demonstrados anteriormente –, a ferrovia já era vista como algo “antigo” e o sentimento de “perda do status” do trabalho na ferrovia era presente na conversa entre a pesquisadora e o metroviário. De fato, os ferroviários tiveram um papel estratégico do ponto de vista econômico, pela responsabilidade que a ferrovia teve no transporte de mercadorias, e também do ponto de vista político, como vanguarda das lutas do movimento operário³⁵. Esta força dos trabalhadores da ferrovia já não se demonstrava mais no final da década de 1980, por isso o sentimento de “perda do status”.

O caráter inteiramente novo e automatizado da tecnologia inaugurada no Metrô de São Paulo ajudou a conferir um status de antiguidade ao serviço da ferrovia, tanto do ponto de vista de sua operação, quanto do ponto de vista de sua manutenção, pois representou saltos qualitativos em relação a técnicas e procedimentos. No entanto, dois elementos acabam por aproximar a associação desse trabalho ao trabalho na ferrovia: o primeiro é o fato de se tratar de transporte sobre trilhos, fato inaugurado pelo serviço ferroviário no Brasil e no mundo. O segundo elemento corresponde ao fato de que muitos trabalhadores que vieram trabalhar no Metrô trouxeram experiências anteriores de trabalho em fábricas e empreiteiras, trazendo para o serviço metroviário não apenas o saber técnico, mas também a cultura de organização operária e sindical existente entre os trabalhadores do setor ferroviário, setor do movimento operário fortemente organizado até metade do século XX. Este segundo elemento está mais presente entre os trabalhadores da área da manutenção do Metrô, motivo pelo qual, julgamos importante discorrer sobre este setor de trabalho.

Para Magalhães (2004), o serviço de manutenção do sistema metroviário tem uma centralidade crucial, considerando os danos potenciais que uma pane no sistema pode causar para a oferta do serviço, e para a segurança dos usuários do sistema. Para atender a essa responsabilidade, o serviço é dividido em três grandes famílias, como descreve Magalhães:

(...) a manutenção da via permanente, feita em sua maior parte durante a noite, depois de terminada a operação comercial e a manobra dos trens, quando a via é

³⁵ Para saber mais sobre a história e características dos trabalhadores ferroviários ver LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. In: Varia Historia, Belo Horizonte, vol. 32, n. 59, p. 505-545, mai/ago 2016.

desenergizada e os trabalhadores podem adentrar na mesma para a manutenção de equipamentos, de trilhos, dormentes e placas, assim como tarefas de montagem e (*sic*) construção civil e limpeza (que também é parte da manutenção devido ao alto risco de incêndio pelo acúmulo de lixo nos equipamentos). Uma segunda família é a manutenção do material rodante efetivada nos pátios de manutenção quando os trens são recolhidos periodicamente para revisão de equipamento e limpeza. E por fim, um terceiro grupo são as bases e manutenção ao longo das estações que são responsáveis pela iluminação, escadas rolantes, bloqueios, etc (2004, p. 117).

Como já demonstrado, essa área de manutenção exigia experiências prévias para trabalhar no Metrô e após 1988, a admissão passou a ser via concurso público, porém com exigência de formação e profissionalização na área. As técnicas e procedimentos desses serviços também foram alvos, ao longo dos anos, de profundas transformações oriundas das alterações dos processos de trabalho, da reestruturação produtiva que viveu o sistema capitalista e, também, do processo de precarização e sucateamento pelo qual passa a empresa pública Metrô. Apresentaremos no quarto tópico deste capítulo mais características desse processo, mas não podemos deixar de mencionar, neste momento, que as características do trabalho na manutenção do Metrô e sua combinação com a experiência profissional e política de seus funcionários conferiu a este setor um papel fundamental na força política da categoria metroviária (MAGALHÃES, 2004).

As características demonstradas sobre o conjunto do serviço e dos trabalhadores do Metrô viveram mudanças de perfis ao longo da existência dessa categoria. No entanto, há elementos de continuidade, mesmo com as mudanças de geração. Um dos elementos é a diversidade de experiência profissional anterior e certa distância entre a formação profissional e o serviço realizado.

Apesar da importância e da centralidade do serviço realizado pelos trabalhadores do Metrô em todas as suas funções e também apesar de certo status adquirido pelo trabalho metroviário, essas características demarcam elementos de precariedade da profissão, que não é reconhecida oficialmente no país.

Em 2014, foi apresentado à Câmara dos Deputados o projeto de lei que reconhece a profissão metroviária (PL8181/2014), o que foi um capítulo inconcluso do reconhecimento profissional desta categoria, pois este projeto foi arquivado. No entanto, desde 2008, pós-aprovação do PL 4505/2005 (posterior Lei Ordinária 11801/2008), o/a metroviário/a tem certo status profissional reconhecido pela consagração de um dia em

sua homenagem, o dia 26 de outubro. Esses fatos oficiais são parte de uma batalha que teve início na fundação do Metrô e, portanto, na formação de sua classe trabalhadora. Essa batalha esteve presente, como veremos a frente, também no processo de formação, fundação e reconhecimento legal do Sindicato dos Metroviários de São Paulo.

Para Itani (1997, p. 67), essas características e experiências estão presentes na maior parte dos trabalhadores de serviços: “o trabalhador aceita um emprego que existe, seja qual for, como forma de não ficar desempregado esperando uma oportunidade mais satisfatória”. Note-se, porém, que essa realidade não se restringe aos trabalhadores do Metrô:

A vivência da multiplicidade e da fragilidade profissional dos metroviários resultam, em verdade, de uma condição socioprofissional fortemente marcada pela precariedade das relações de trabalho. E como fazem parte do conjunto dos assalariados dos serviços, também refletem uma situação da condição socioprofissional do mercado de trabalho brasileiro. Diferentemente dos funcionários públicos, que possuem estabilidade no emprego firmada por estatuto conforme a constituição (*sic*), os demais assalariados estão sempre diante de um fato eventual – a demissão é um acontecimento que se pode dar a qualquer momento (ITANI, 1997, p. 68-69).

Porém, é necessário sermos rigorosos na apresentação desses elementos de precariedade, sob pena de colocarmos condições precárias extremamente desiguais em pé de igualdade. A precariedade profissional dos metroviários não é semelhante à precariedade da maior parte da força de trabalho brasileira e não possui todos os elementos presentes no que Druck (2013) chamou de nova precarização do trabalho.

Para essa autora, “o conteúdo dessa nova precarização é dado pela condição de instabilidade, insegurança, fragmentação do coletivo de trabalhadores e brutal concorrência entre eles.” (2013, p. 56). Este processo é visível no interior de um coletivo de trabalhadores empregados, mas sua expressão mais fenomenal e atual se manifesta na presença inconstante dos trabalhadores na condição de empregados. Este último elemento não se aplica aos metroviários, pois embora não exista a condição de estabilidade formal ou legal, a recorrência de demissões é menor do que o histórico padrão volátil do mercado de trabalho brasileiro (ANTUNES e POCHMANN, 2007).

Para encerrarmos a apresentação das características coletivas da categoria metroviária, é válido mencionar a noção de qualidade desenvolvida desde a concepção do Metrô, elemento este muito importante para analisar a interação dos trabalhadores do

Metrô com o público usuário do sistema. O histórico de construção desta empresa e os fatores que influenciaram na decisão para sua instalação resultaram, em um primeiro momento, em uma parcela muito pequena da cidade de São Paulo se tornando usuária do sistema. E mesmo o público-alvo inicial, a classe média moradora da região entre as estações Jabaquara e Vila Mariana – primeiro trecho do Metrô inaugurado – não se apropriou automaticamente da utilização desse sistema.

É evidente que o crescimento desordenado de São Paulo e a expansão do sistema, como já demonstrado na introdução deste trabalho, acabaram tornando o metrô um meio de transporte de boa parte dos moradores de São Paulo e região metropolitana. Entretanto, a busca por um público maior demandou, no processo de instalação da empresa, uma batalha para um comportamento coletivo que considerasse a utilização deste novo meio de transporte coletivo. Essa batalha se traduziu na construção de uma imagem positiva do Metrô, uma forte campanha publicitária, tornando o transporte coletivo um assunto de *marketing* (ITANI, 1997). Essa demanda produziu uma cultura de bom atendimento, de treinamentos para realizá-lo, e de uma sincera preocupação de seus trabalhadores com a garantia de atendimento das necessidades dos usuários.

O resultado histórico mais evidente dessa cultura de bom atendimento é que o Metrô de São Paulo segue sendo um serviço muito bem avaliado pelo conjunto da população, fato que também se expressou no *survey* que realizamos sobre os usuários do sistema. É fato também que pesquisas mais recentes revelam queda na avaliação³⁶, o que é resultado de uma série de processos que culminaram com a queda no número de funcionários e que serão considerados mais a frente. Mas, queremos chamar a atenção aqui para o fato de que, em que pese a precariedade profissional, os trabalhadores do Metrô, ao longo de sua história foram resultado e, sobretudo, atores fundamentais da produção de uma cultura de excelência no atendimento. Essa excelência não se restringe aos serviços de atendimento, ela engloba o conjunto das atividades, pois as ações e funções são vinculadas à totalidade do propósito do Metrô de São Paulo, que é prover o transporte público metroviário.

A totalidade do serviço metroviário e todos os seus aspectos permite afirmar e considerar que a atividade profissional metroviária é coletiva (ITANI, 1997). Mas, isso

³⁶ Embora o metrô de São Paulo seja o meio de transporte coletivo melhor avaliado pela população de São Paulo, como demonstrado por recente pesquisa publicada pela *Rede Nossa São Paulo*, em 2020, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) captou uma dinâmica de queda da avaliação nas pesquisas realizadas entre fins da primeira década do século XXI e início da segunda década. Além disso, a Pesquisa do Instituto Locomotiva, de 2016, revelou uma média de avaliação de 7,1.

não se expressa apenas do ponto de vista profissional e na garantia desse serviço. O surgimento deste setor da classe trabalhadora se deu também com o surgimento de um coletivo de trabalhadores que passou a realizar ações desse mesmo caráter e passaram a integrar e fortalecer a cena das fortes lutas sindicais que tomaram conta do país entre fins da década de 1970 e início da década de 1980. Por isso, passamos agora a compartilhar essa história de organização política e sindical dos metroviários e de seu sindicato.

1.3 - Organização coletiva dos metroviários e do seu sindicato

A formação dos metroviários como categoria profissional se confunde com a formação de sua organização sindical (MAGALHÃES, 2004 e BERTOLINO, 2017). Este processo teve início em 1970, quando foi fundado o Metrô Clube, primeira forma de organização coletiva desta categoria. O ex-metroviário Osvaldo Bertolino produziu um livro sobre a história da organização das lutas desta categoria, como não obteve recursos para sua publicação, publicou sua obra em seu blog pessoal, de onde extraímos alguns fatos relevantes da história de organização das lutas da categoria em questão³⁷.

Segundo Bertolino (2017), a forte repressão política da época inibia a atividade política aberta do Metrô Clube, portanto, em que pese haver ativistas políticos na construção do Metrô Clube, suas atividades centrais estavam vinculadas a confraternizações, atividades culturais e a promoção de reuniões com o intuito de avançar na organização coletiva da categoria.

Em 1975, após uma reformulação estatutária, os metroviários decidiram formar a Associação Profissional dos Empregados em Empresas Metroviárias do Estado de São Paulo (AEMESP), substituindo o Metrô Clube e se configurando o embrião do Sindicato dos Metroviários de São Paulo. Para obter o enquadramento sindical, a categoria metroviária precisava ser reconhecida como categoria profissional. O jornal da AEMESP – denominado *Plataforma*, nome do jornal do Sindicato dos Metroviários até hoje – argumentava que era necessário criar um sindicato específico desse grupo de trabalhadores, uma vez que ela se diferenciava em diversos aspectos dos serviços ferroviários e rodoviários. Essa argumentação existia também porque outros três sindicatos reivindicavam, junto ao Ministério do Trabalho, o direito de representação

³⁷ OUTRO LADO DA NOTÍCIA. A história do Metrô e dos metroviários de São Paulo. Disponível em: <https://outroladodanoticia.com.br/2017/12/05/a-historia-do-metro-e-dos-metroviarios-de-sao-paulo/>. Última consulta em 20/12/20.

desta categoria, a saber: o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de São Paulo, a Confederação dos Trabalhadores em Transportes Terrestres e o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos, Trolebus e Cabos Aéreos de São Paulo.

Em 1979, o Ministério do Trabalho emitiu parecer que reconhece os metroviários como um quarto grupo, consolidando de vez o caminho para a fundação do Sindicato dos Metroviários, tal como conhecemos hoje. Em 9 de janeiro de 1981, a AEMESP foi registrada como Associação Profissional e em 24 de agosto do mesmo ano, o sindicato recebeu sua carta sindical outorgada pelo governo federal.

Em meio a essa batalha pelo reconhecimento profissional e associativo, os metroviários organizaram diversas campanhas salariais e passaram a compor uma série de mobilizações gerais da classe trabalhadora, que se encontrava em amplo estado de agitação com as fortes mobilizações operárias do ABC paulista. Uma expressão dessa relação com as lutas gerais foi a organização de doações para o fundo de greve dos metalúrgicos de São Bernardo do Campo, no ano de 1978. Um dos presidentes da AEMESP participou de uma das Assembleias no estádio da Vila Euclides, apresentando a solidariedade da categoria metroviária e, também, a luta pelo reconhecimento profissional dos metroviários e a formação de seu sindicato.

Os metroviários também foram parte da construção do histórico ato do dia 1º de Maio unificado de 1979, data que demarca um momento importante de protagonismo da classe trabalhadora brasileira da época na luta contra o então governo militar. O Sindicato dos Metroviários foi uma das entidades convocantes e signatárias do manifesto que denunciava a carestia, a falta de emprego e reivindicava o direito de greve, a liberdade e a autonomia sindical. Em outubro de 1981, os metroviários participam do dia de luta na Praça da Sé, convocado por uma comissão que iniciava a batalha pela constituição de uma central única dos trabalhadores. Em 1982, diretores do Sindicato dos Metroviários foram presos por realizarem manifestação no Terminal Rodoviário do Tietê. “Em 1983, quando o metrô de São Paulo já transportava mais de um milhão de passageiros por dia, esta categoria faz parte da greve geral de 24 horas, sofrendo posterior intervenção no Sindicato” (MAGALHÃES, 2004, p. 110).

Outra greve ocorreu em 1985, com forte adesão da categoria e vigília com mais de mil metroviários. Repetiu-se nova greve em 1986. Ambas as greves foram por reivindicações econômicas da categoria. Em 1987, nova greve contra punições internas, e em 1988 um forte processo de mobilização que passou por greves de advertência e

greve por tempo indeterminado. Esta greve é presente no imaginário de todos os metroviários, estejam eles trabalhando ou não na Companhia até o presente momento³⁸.

Esta presença existe por que foi uma greve que teve 534 demissões, sendo 180 delas revertidas quatro dias depois de seu anúncio. Apesar da enorme repressão, essa greve é marcada por conquistas consideráveis, como a jornada de 36 horas, vigente até hoje para parte do quadro operativo da empresa – os funcionários que entraram antes de 1997, quando a empresa estabelece um novo acordo de jornada de trabalho de 40 horas semanais. Em 1990, o sindicato se filiou à Central Única dos Trabalhadores (CUT), após consulta plebiscitária envolvendo toda a categoria. Em 2008, o Sindicato dos Metroviários se desfiliou da CUT e filiou-se à Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB). Em 2010, desfiliou-se da CTB e hoje se encontra sem vínculo formal com nenhuma Central.

Este histórico de mobilizações e lutas permite-nos enquadrar os metroviários de São Paulo como parte dos bastiões da classe trabalhadora que, apesar de sua emergência recente como setor de trabalho e como classe trabalhadora, compuseram o quadro do ciclo de greves iniciado em 1978. Segundo Noronha (2007), esse ciclo de greves estabeleceu um novo padrão na relação entre empregados e empregadores no Brasil. Entendemos que esse histórico contribuiu para que os metroviários tenham mantido a atividade grevista como instrumento de suas lutas: na década de 1990, foram realizadas nove greves e paralisações; na década de 2000, foram realizadas cinco greves; na década de 2010, foram realizadas sete greves.

A maior parte das greves realizadas pelos metroviários ao longo de todos esses anos esteve relacionada à melhoria de seu Acordo Coletivo de Trabalho ou à defesa de acordos já firmados. Mas, é importante destacar a participação deste sindicato e dos trabalhadores por ele representados em uma série de greves relativas a temas do conjunto da classe trabalhadora brasileira, colocando esta categoria na cena das lutas gerais dos trabalhadores no país. A força da entidade também se expressa no elevado índice de sindicalização que sempre foi presente ao longo da história. Em 1988, a categoria chegou a ter 90% de sindicalização, um dado bem elevado em relação ao índice geral de sindicalização da época no Brasil, que atingiu 32% (POCHMAN, 1998). Na atualidade, segundo informação da Secretaria Geral do Sindicato dos Metroviários

³⁸ Este é um dos momentos específicos da pesquisa em que utilizo minha experiência de trabalho nesta categoria como fonte etnográfica. Muitas conversas cotidianas com os trabalhadores e nos espaços de organização sindical remetem à experiência da greve de 1988.

de São Paulo, 6301 funcionários do Metrô são sócios do sindicato, o que dá a elevada proporção de 76% de sindicalização, também bastante superior à média de sindicalização brasileira atual, que é de 11,2%, (IBGE, 2019).

Não poderíamos arriscar dizer que a entidade representativa desta categoria não expressou os elementos de crise que o sindicalismo brasileiro viveu profundamente a partir dos anos de 1990 (GALVÃO, 2013). Mas, a manutenção de certa regularidade grevista e de um elevado índice de sindicalização permite-nos enquadrar esta entidade como parte do movimento sindical mais ativo e combativo da cidade de São Paulo e também do país.

A crise vivida pelo sindicalismo no Brasil é resultado de um processo de profundas transformações no mundo do trabalho e da consolidação do projeto político e econômico neoliberal. Passamos então a demonstrar os impactos dessas transformações na empresa pública Metrô, no serviço metroviário de São Paulo e na organização dos trabalhadores.

1.4 – Precarização da empresa pública, privatização do serviço metroviário e os impactos sobre os trabalhadores e os usuários do serviço

O padrão de organização e resistência dos metroviários não evitou o advento de novas formas de estruturação do trabalho metroviário alinhado às mudanças que o conjunto da organização da produção capitalista viveu da década de 1970 para cá. Para Magalhães (2004), o processo de implantação do Metrô foi marcado pela nova racionalidade das empresas privadas e, no atendimento às funções do Estado, o serviço público acompanhava as novas regras de produção do setor privado, marcadas pela lógica de enxugar os custos de produção e garantir a mobilidade que o capital necessitava para se reproduzir.

Dessa forma, o trabalho metroviário viveu processos de fragmentação que se concretizaram com o avanço da terceirização em determinadas funções. Todas as transformações na forma de trabalho metroviário estavam orientadas pelo fim do subsídio estatal à empresa pública, ou seja, orientadas pelo projeto do Metrô de se sustentar apenas com os recursos advindos da venda das passagens, impondo a lógica do lucro sobre a disposição desse serviço público. Para isso, no início da década de 1990, processos característicos do padrão toyotista³⁹ foram implantados com a

³⁹ Trataremos um pouco mais deste tema no item 1.5, mas adiantamos que as características dos processos marcados pela forma toyotista de organização produtiva correspondem às formas desenvolvidas na

introdução do Controle de Qualidade Total e o surgimento de programas baseados no critério da produtividade, como, por exemplo, o estabelecimento de um conjunto de regras que orientava um campeonato interno entre as áreas de trabalho, para medir a capacidade produtiva de cada área e “estimular” os trabalhadores (MAGALHÃES, 2004). Os empregados da empresa se tornaram “colaboradores”, segundo a linguagem corporativa, e passaram a ter avaliações de desempenho individuais.

Essa lógica no interior dos processos de trabalho do Metrô se desenvolveu combinada com o crescimento do projeto neoliberal de enxugamento do Estado. Dentro do Metrô, isso promoveu uma queda significativa do seu número de funcionários. Segundo o material do Sindicato dos Metroviários direcionado à população usuária – a Carta Aberta à população – do dia 11 de fevereiro de 2020⁴⁰, no início da década de 1990, o Metrô tinha 10.500 funcionários. Segundo dados do Portal Transparência, a quantidade de funcionários em julho de 2020 era de 8.213. Em 1988, o Metrô ultrapassou a marca de 2 milhões de passageiros transportados. Esta marca quase dobrou em 2019 (3,7 milhões de usuários, segundo Relatório de Administração do Metrô, 2019). Esses dados nos permitem dimensionar o que poderíamos chamar de expressivo crescimento da “produtividade do trabalho” entre os funcionários do Metrô. As recentes entregas das linhas do Metrô para a iniciativa privada foram a versão externa à Companhia do Metropolitano do processo de privatização deste serviço.

A concretização do discurso *pró-privatização* e em defesa do enxugamento do Estado teve início na década de 1970, quando o choque do petróleo deslocou a preocupação do projeto econômico do país do crescimento para a busca por estabilização (PINHEIRO e GIAMBIAGI, 2000). Embora algumas privatizações de empresas estatais tenham ocorrido na década de 1980, a demarcação importante desse processo se deu só em 1990, quando foi aprovada, sob o governo de Fernando Collor de Mello, a Medida Provisória 155 (MP155/1990), que criou o Plano Nacional de Desestatização do país.

Com a aprovação da Reforma Gerencial de 1995, primeiro ano do governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), e também a partir de 1996, quando houve

empresa japonesa Toyota entre as décadas de 1950 e 1970 e correspondem à aceleração do processo de produção, com base na ideia do “tempo justo” (*just-in time*). Seus métodos podem ser resumidos nos seguintes pontos: produção puxada pela demanda, combate a toda forma de desperdício e flexibilidade do aparato produtivo (GOUNET, 1999).

⁴⁰ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1581708408carta_aberta_110220web.pdf. Última consulta em 11/02/21.

alterações na lei decorrente da MP155, o curso da privatização de grandes empresas estatais do país foi consolidado, junto com a ideologia neoliberal de que o crescimento econômico brasileiro dependia da entrega de grandes empresas estatais nacionais, como a Telebrás e a Vale do Rio Doce.

As medidas consideradas como reformas estruturais do Estado brasileiro criaram orientações e estímulos para o desenvolvimento também de planos estaduais de desestatização. O setor de transportes, de uma forma geral, foi alvo dos planos nacionais e estaduais. O setor ferroviário, em particular, viveu alguns ciclos de perda de investimento público, caracterizados desde a criação das primeiras linhas férreas brasileiras, que se deu com recursos estrangeiros. No entanto, foi na década de 1990 que se assistiu a um avanço muito significativo de privatizações das linhas férreas, de rodovias e portos (CASTRO, 2000).

1.4.1 – A emergência da oferta privada do serviço metroviário

No Metrô de São Paulo, uma das demarcações fundamentais do processo de privatização foi a aprovação de leis variadas que proporcionaram o surgimento das Parcerias Público Privadas (PPPs), e ajudaram a dar origem à primeira linha de metrô privada, a linha 4. Constanzo (2016) demonstra que diversas parcerias público privadas (PPPs) foram realizadas no Brasil a partir da década de 1990. E que os atores políticos da aprovação dessas leis foram dos mais variados espectros políticos e ideológicos do Brasil. Para a autora, isso decorre do fato de que a PPP depende de negociação entre os atores envolvidos e, portanto, pode assumir características distintas a depender dos riscos e do formato da concessão. Por isso, foi possível, por exemplo, assistir a projetos de PPP encaminhados pelo ex-governador Geraldo Alckmin, do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), que se tornou lei estadual e também por Fernando Haddad, do Partido dos Trabalhadores (PT), que se tornou lei federal.

O projeto da linha 4 foi planejado desde o consórcio que deu início à instalação do Metrô, em 1968. No entanto, sua concretização passou a ocorrer no início dos anos de 1990 já sob a ideia de construí-la com recursos da iniciativa privada. Os relatórios de Administração do Metrô dos anos de 1992 e 1993 demonstravam essa perspectiva. Ao longo de toda a década de 1990, houve diversas negociações entre o estado de São Paulo, a Companhia do Metropolitano e diversos organismos internacionais de investimentos para dar concretude ao projeto de construção da linha 4 nos moldes de uma relação, de uma parceria, entre órgãos públicos e investidores privados. Um dos

principais atores da elaboração desse modelo foi o *International Finance Corporation* (IFC), uma instituição vinculada ao Banco Mundial dedicada ao financiamento e consultoria do setor privado, que produziu relatórios de condições para a parceria focando sua preocupação em garantir segurança e lucro nos investimentos da iniciativa privada (CONSTANZO, 2016, p. 95). Parte das orientações do IFC referia-se à divisão das tarifas, como descreve Constanzo (2016, p. 96):

Sobre a divisão das tarifas, o relatório apresenta três opções de divisão dos recursos vindos dos passageiros integrados, a primeira seria uma em que o Metrô pagaria para o parceiro privado quando um passageiro seu utilizasse a linha 4, mas o contrário não se efetivaria; na segunda opção, o Metrô e o parceiro privado pagam 50% da tarifa para o outro quando o usuário for integrado, e na terceira opção, o Metrô pagaria 75% por passageiro para o parceiro privado e este pagaria 25% para o Metrô em caso de passageiro integrado. O IFC sugeriu como melhor opção para o parceiro privado a primeira, em que apenas o Metrô paga por passageiro integrado, mas não recebe pelo mesmo.

A opção que vigorou foi uma adaptação da orientação feita pelo IFC, com a criação de uma Câmara de Compensação das tarifas. Consolidado e assinado o contrato de Concessão Patrocinada da obra e da operação da linha 4, em 2006, pela Via Quatro, a distribuição tarifária entre Metrô, Via Quatro e CPTM se concretizou com a priorização dos recursos para a Via Quatro. A Câmara de Compensação das tarifas concentra todas as tarifas dos passageiros integrados e faz a distribuição dos recursos garantindo o total das tarifas contratuais para a Via Quatro – valor superior à chamada tarifa política que é a tarifa que o passageiro paga quando adquire o bilhete de passagem – e para o Metrô e a CPTM é garantido o valor residual e proporcional das tarifas políticas. Este processo de distribuição permanece até hoje. Em recente matéria veiculada pela Rede Brasil Atual (RBA), foram revelados dados conquistados pela lei de acesso à informação em que se demonstra que enquanto a passagem paga pelo usuário corresponde ao valor de R\$ 4,40, a Via Quatro recebe R\$ 4,5359, totalizando um ganho de R\$ 0,1359 por passageiro. Em relação às tarifas integradas, o Metrô de São Paulo recebe R\$ 2,20 e a linha amarela recebe R\$ 2,2680⁴¹, medida viabilizada pelo contrato de concessão dessas linhas, que adaptaram as orientações do IFC.

⁴¹ REDE BRASIL ATUAL. **Governos tucanos de SP pagam tarifa maior e privilégios para a Linha 4 do Metrô.** Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2020/08/subidios-linha-4-amarela/>. Última consulta em 28/01/21.

Esta mesma lógica de distribuição se concretizou em relação à Via Mobilidade, concessionária que assumiu a operação e manutenção da linha 5/Lilás, que foi entregue para a iniciativa privada em janeiro de 2018. O projeto de desestatização da linha 5 teve início no ano de 2006 e o curso de sua consolidação esteve relacionado com a garantia de condições para que algum setor privado se interessasse pelo empreendimento.

Segundo o material do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, o Bilhete nº 567, de 26 de janeiro de 2018, a entrega e concessão das linhas 5, 15 e 17 constituíram um “jogo de cartas marcadas”, pois todas as exigências do edital davam as condições para a vitória do grupo CCR, que já operava a linha 4. Essas características desses leilões de concessão, que ocorreram separadamente – linhas 5 e 17 em janeiro de 2018 e linha 15 em março de 2019 – foram contestadas por integrantes do poder público⁴² e pelo Sindicato dos Metroviários. A privatização da linha 15/Prata foi anulada pela justiça como resultado de uma ação popular movida pelos coordenadores gerais do Sindicato dos Metroviários do período. A motivação da anulação foi, exatamente, as irregularidades mencionadas pela entidade representativa dos trabalhadores do Metrô, fato que já mencionamos na introdução deste trabalho.

A consolidação da existência de linhas de metrô privadas na cidade de São Paulo impôs ao Metrô público outra lógica de oferta do serviço. O último Relatório de Administração do Metrô, correspondente ao ano de 2019, trabalha a todo o momento com a lógica da concorrência e da capacidade competitiva da empresa. Dentre suas metas está a busca pela sua autonomia financeira, o que passa, segundo o Relatório (2019, p. 164), por “oferecer um serviço competitivo no mercado de mobilidade urbana”. Essa busca por autonomia financeira pressupõe não receber subsídio público estatal e basear sua receita essencialmente na venda de passagens, no aluguel de seus espaços para comércio e nos contratos de publicidade. Na cidade São Paulo, o valor da tarifa é padronizado e regulamentado pelo estado e pelo município, o que determina tarifas iguais para os serviços de trens, ônibus e metrôs. Entretanto, essa lógica no interior da empresa pública Metrô pressiona o valor da tarifa para cima. Em relação aos

⁴² No dia 18/01/18, durante a greve dos metroviários deflagrada contra o leilão da linha 5, os vereadores Toninho Vespoli e Samia Bonfim (PSOL) foram autores de uma ação popular contra a licitação. Essa ação foi acatada pela justiça, mas cancelada no mesmo dia (Bilhete do Sindicato dos Metroviários nº 567, de 26 de janeiro de 2018).

metrô do país, trata-se da segunda tarifa mais cara, perdendo apenas para o Metrô do Rio de Janeiro, que foi privatizado em 1997⁴³.

Esse padrão se distancia da concepção de que o transporte público é direito social, como previsto na Constituição do país, e de que é obrigação do Estado e do poder público provê-lo. A lógica da concorrência e competição passou a ser orientada nos treinamentos da empresa⁴⁴ e impôs alterações de funções que foram deixando de ser responsabilidade dos empregados públicos desta Companhia e passaram a ser de responsabilidade de outras empresas.

1.4.2 – “Empresa enxuta”: terceirizações e PDVs

As terceirizações também compõem o quadro atual de precarização, destruição e privatização desta empresa pública. Alegamos isso porque entendemos por terceirização a definição desenvolvida por Marcelino e Cavalcante (2012), de que

(...) terceirização é todo processo de contratação de trabalhadores por empresa interposta, cujo objetivo último é a redução de custos com a força de trabalho e/ou a externalização dos conflitos trabalhistas. Ou seja, é a relação na qual o trabalho é realizado para uma empresa, mas contratado de maneira imediata por outra. Na realidade brasileira, a terceirização é inseparável da ampliação da exploração do trabalho, da precarização das condições de vida das classes trabalhadoras. E, certamente, ela não teria a abrangência que tem hoje se não fosse a sua capacidade de reduzir custos – e, portanto, de servir como poderoso instrumento para a recomposição das taxas de lucro – e de transferir para outras empresas (as contratadas) o "problema trabalhista", a necessidade de administração da força de trabalho e de negociação com ela e seus sindicatos.

O desenvolvimento da terceirização como parte de um projeto de gestão das empresas de uma forma geral é, portanto, resultado da intensa busca do padrão de organização da produção capitalista em ampliar sua capacidade de acumulação. Essa

⁴³ Segundo diretor da Federação Nacional dos trabalhadores Metroferroviários (FENAMETRO) da cidade de Porto Alegre – a cidade com a tarifa de ônibus mais cara do país – o valor de integração do metrô com ônibus de cidades da região metropolitana de Porto Alegre também é o mais caro do país, porém a tarifa unitária do Metrô é R\$4,20. No Rio de Janeiro, segundo o presidente do Sindicato dos Metroviários da cidade, a tarifa unitária é de R\$5,90. Em São Paulo, a tarifa unitária do Metrô, dos ônibus e dos trens é R\$4,40. O valor de integração ônibus e metrô é R\$ 7,65.

⁴⁴ Mais um momento em que minha condição de trabalhadora da categoria serve de fonte etnográfica para o presente trabalho. Trabalho na área da operação do Metrô (sou agente de estação), responsável por serviços de atendimento. De tempos em tempos, somos submetidos a treinamentos, ora técnicos, como atuação de primeiros socorros, ora mais “culturais”, que orientam a “necessidade de um bom atendimento, haja vista a existência de empresa concorrente”.

busca culminou com a construção de uma concepção de “empresa enxuta”, que torna a estrutura produtiva mais flexível, apoiando-se na realização de multiatividades por parte de sua força de trabalho e, portanto, contando com menos pessoas para produzir mais (ANTUNES e DRUCK, 2014). Esse foi um dos motivos para a queda do número de funcionários contratados pelo Metrô, apesar da enorme ampliação da quantidade de usuários.

Essa lógica extrapolou o setor privado e industrial e tomou conta também dos serviços públicos. A “epidemia da terceirização” se concretizou no Brasil e no mundo como um rebaixamento das condições de trabalho e salariais, enquadrando determinados serviços como menos valorizados e que devem ser objeto de menos gastos das empresas, substituindo a relação entre empresas e trabalhadores contratados diretamente pela relação entre empresa contratante e empresa contratada.

Druck e Franco (2008) apontam que a década de 2000 foi palco de um forte crescimento das terceirizações em todas as direções, com destaque para o setor público e para as empresas estatais. O foco inicial das terceirizações no Brasil foram serviços compreendidos como “atividades meio” das empresas, mas a evolução desta modalidade para todas as atividades das empresas já ganhou respaldo de lei com a aprovação do projeto de lei 4302 (PL4302/1998, posterior Lei Ordinária 13429/2017).

A definição de Marcelino e Cavalcante (2012) também ilumina este debate porque quando se referem à terceirização como “todo processo de contratação por empresa interposta”, os autores dão ênfase à relação empregatícia que a terceirização caracteriza. Isso nos é importante porque desse ponto de vista, importa pouco se o alvo das terceirizações são atividades centrais do serviço metroviário ou não, como também importa pouco se as empresas contratadas são mais ou menos capazes de realizar o serviço. Sob essa definição, o que fica claro com o avanço do processo de terceirização das atividades no interior do Metrô são o avanço e a consolidação de relações de trabalho marcadas pela precarização e pela diminuição do poder de barganha dos trabalhadores.

Alguns dos exemplos de atividade terceirizada no Metrô é a venda de bilhetes e os serviços de Via Permanente, da área da manutenção – que ocorrem majoritariamente fora do horário de operação comercial e garantem a manutenção dos trilhos, placas, equipamentos e dormentes, além da limpeza da via, funções cruciais para o funcionamento seguro do Metrô. A empresa pública Metrô passa a ter atividades operadas por trabalhadores não contratados diretamente, com um salário bem inferior

aos dos trabalhadores diretos e em condições de mais risco, uma vez que a empresa principal não é responsável pelos trabalhadores que realizam essas atividades.

Esse processo diminui a quantidade de trabalhadores diretos no Metrô – assim como ocorre em todas as empresas que recorrem à terceirização –, divide a gestão dos serviços que totalizam a oferta do serviço metroviário e divide os trabalhadores tanto do ponto de vista profissional, quanto do ponto de vista de sua organização. Quando os trabalhadores do Metrô, os contratados diretos, realizam suas greves, os serviços de limpeza, bilhetagem e alguns serviços de manutenção são mantidos, pois esses trabalhadores pertencem a outras empresas, são representados por outros sindicatos e possuem contratos de trabalho extremamente frágeis, sujeitos a punições severas diante de ausências, como cortes da cesta básica e até demissões.

Segundo boletim nº 647 do Sindicato dos Metroviários, do dia 27 de outubro de 2020⁴⁵, o processo de terceirização das bilheterias custa mais caro ao Metrô, pois o valor que a empresa pública deve pagar às empresas contratadas é superior ao valor que gasta ao pagar trabalhadores diretos que cumprem essa função. Além disso, também segundo o boletim do Sindicato, essas empresas não investem em treinamentos que garantem maior agilidade nos serviços de bilhetagem, o que, combinado com as piores condições de trabalho dos funcionários terceirizados, compromete a qualidade do serviço. Para Magalhães (2004), a terceirização dos serviços de manutenção compromete sua qualidade e segurança, pois as empresas interpostas não têm o conhecimento técnico desenvolvido no interior do Metrô, através da experiência de profissionais que conhecem essa tecnologia, em alguns casos, desde sua fundação.

Os postos de trabalho criados pelo processo de terceirização de determinadas funções do serviço metroviário são marcados pelo rebaixamento dos salários das funções e por menor proteção social e sindical. Segundo o mesmo boletim nº 647 do Sindicato dos Metroviários, os trabalhadores terceirizados que assumiram as funções de bilhetagem, por exemplo, chegam a ganhar apenas 30% do que ganham os bilheteiros contratados diretamente pelo Metrô. No caso dos serviços de limpeza, as trabalhadoras não conseguem exercer plenamente seu direito à licença médica, uma vez que qualquer ausência, ainda que justificada por atestado médico, impacta no recebimento da cesta de alimentação, conforme indicado pelo boletim nº 615 do Sindicato dos Metroviários, do

⁴⁵ Disponível em: http://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1603763852bi_647.pdf

dia 15 de abril de 2020⁴⁶. Portanto, o impacto da terceirização nos serviços metroviários é enorme, compromete sua qualidade e a capacidade de reação dos trabalhadores.

Outra expressão da lógica da “empresa enxuta” que se desenvolveu no Brasil e no mundo se concretizou na redução significativa de funcionários com a diminuição das plantas de grandes indústrias e empresas estatais. Um dos recursos utilizados foram os *Programas de Demissões Voluntárias* (PDV) que também tomou conta da história recente do Metrô de São Paulo.

Segundo o Relatório de Administração do Metrô do ano de 2019, o mais recente programa de demissões voluntárias teve início no ano de 2016 e ao final de 2019, teve 1633 adesões e realizou 844 desligamentos. Para o ano de 2020, estavam previstos mais 120 desligamentos. Segundo o mesmo Relatório, a reposição do quadro de funcionários foi feita com a contratação de mais 130 novos empregados. Ou seja, esses programas não buscam criar condições favoráveis para as pessoas saírem do Metrô, ele busca, acima de tudo, reduzir a quantidade total de funcionários, estabelecer os processos de trabalho contando com menos mão de obra, intensificando a exploração da força de trabalho e contratando trabalhadores com menos direitos do que os trabalhadores mais antigos, uma vez que o plano de cargos e salários do Metrô⁴⁷ permite a diferenciação salarial entre trabalhadores mais antigos e trabalhadores mais novos de empresa. Vale mencionar que, de acordo com este plano de cargos e salários, a progressão salarial só ocorre mediante obtenção de nota acima da média nos programas de avaliação de desempenho.

É impossível admitir que esses processos de redução do quadro de funcionários diretos não impliquem na queda da qualidade do serviço. Também é impossível não associar todos esses processos à imposição da lógica do setor privado sobre a empresa pública. A justificativa da realização dos PDVs é a constante busca pela autonomia financeira do Metrô e pelo estabelecimento da oferta de um serviço público de transporte sem o suporte de um subsídio público e estatal. Baseado na venda de

⁴⁶ Disponível em: http://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1586971367bi_615_espc_mulheres140420.pdf

⁴⁷ Fizemos um levantamento das pautas de reivindicações das campanhas salariais dos trabalhadores do Metrô realizadas desde 2007. É possível constatar que uma das principais reivindicações é a equiparação salarial para os trabalhadores que trabalham há menos tempo na empresa. Segundo o Departamento jurídico do Sindicato dos Metroviários, muitas conquistas de equiparação são fruto de processo jurídico. Entretanto, também segundo este Departamento, essas vitórias jurídicas só ocorrem quando um trabalhador usa como paradigma o salário de alguém que tem até dois anos a mais de tempo na função.

passagens e no aluguel dos espaços públicos que são as estações do Metrô. Transformando o usuário de um serviço público em um “cliente” ou “consumidor”.

1.4.3 – A privatização: transformando direito social em “bem de consumo” e o usuário em “cliente”

Note-se que a visão expressa pelos meios de comunicação acerca das consequências das greves dos serviços públicos – que abordaremos de maneira mais detalhada na seção 1.6 –, assim como o debate jurídico em torno de sua extensão, é muito baseada na lógica sobre os “direitos do consumidor”. O Código de Defesa do Consumidor (Lei 8078/90) é um dos arcabouços legais que sustentam a limitação do direito de greve do serviço público, pois considera que o consumidor é extremamente prejudicado perante a não oferta desses serviços (LAZZARINI, 1999).

O consumo é uma atividade econômica, baseada nas relações de compra e venda⁴⁸. Segundo Durand (2003), o crescimento das atividades de serviço tem colocado o trabalhador em um espaço social e cultural mais aberto, distanciando o trabalhador do centro da produção, o aproximando do receptor do serviço. Para este autor, isso não é apenas uma reconfiguração da atividade do trabalhador, mas uma reconfiguração de toda a produção, consolidando a ruptura com o modelo fordista de produção e reorientando-a para um movimento que ele chama de “pilotagem pelo fim”, ou seja, a produção conforme a demanda.

Tal como entendemos, o desenho do processo de precarização da empresa pública Metrô se encaixa nesta dinâmica tanto na forma como se apresentam, quanto na forma como são projetados pelas políticas públicas de (des) investimentos. Os processos de privatização desses serviços se orientam pela ideia de que o direito social é um bem de consumo. A linguagem interna e corporativa dos trabalhadores da linha 4 e linha 5 já

⁴⁸ Na definição do verbete “consumidor”, Williams (2007, p. 109-110) faz uma importante definição: “Em quase todos os primeiros usos em inglês, consumidor tinha um sentido desfavorável; significava destruir, esgotar, dilapidar, exaurir. Esse sentido ainda está presente em ‘consumido pelo fogo’. (...) Como termo predominante, consumidor significou a criação dessas manufaturas e de seus agentes [criação de necessidades e de modos específicos de satisfação]. Como nos primeiros sentidos, por ironia, ele sugere o esgotamento de tudo o que vai ser produzido, embora, uma vez estabelecido, o termo tenha ganhado uma aparência de autonomia (como na curiosa expressão escolha do consumidor). De acordo com a história da palavra é apropriado que a crítica de uma sociedade esbanjadora e ‘desperdiçadora’ tenha se expressado, bem mais tarde, na designação sociedade de consumo. Entretanto, o predomínio do modelo capitalista assegurou sua extensão generalizada e frequentemente esmagadora a campos como a política, a educação e saúde. *Em qualquer um deles, mas também no campo comum dos produtos e serviços, referir-se usuário em lugar de consumidor ainda expressa uma distinção relevante*” (grifos nossos).

estabelece o usuário como um cliente, uma demarcação simbólica e significativa das mudanças de concepção que a privatização dos metrô impõe.

Para Fígaro (2008, p. 97), é possível considerar a existência de uma “virada discursiva” das organizações empresariais com vistas a “implementar o arcabouço ideológico funcional da reestruturação produtiva e da flexibilização nos processos de racionalização e precarização do trabalho”. Portanto, junto a esses processos surgiram termos e vocábulos que demarcam essas mudanças, tais como os termos *colaboradores*, na relação entre empresa e trabalhadores, e *clientes* na relação entre trabalhadores e usuários de um serviço público. No Relatório de Administração do Metrô de 2019⁴⁹, o termo *cliente* já é utilizado para se referir ao usuário do serviço público, mas ainda não é o termo utilizado no cotidiano de trabalho da empresa, diferente do cotidiano de trabalho das linhas privadas⁵⁰.

Ainda que a Companhia do Metropolitano siga sendo uma empresa pública, todo o cenário descrito de privatização interna e externa, de avanço da precarização das relações de trabalho e da oferta do serviço reconfiguram a relação dos usuários com o serviço público de transporte metroviário, ou pelo menos caminha nesse sentido. No cotidiano de trabalho no Metrô, não é incomum nos depararmos com falas de usuários que alegam que pagam o salário dos trabalhadores e que, portanto, precisam ser atendidos da maneira que desejam. Pela nossa experiência empírica de trabalho nesta empresa, não é possível dizer que a maioria dos usuários estabelece esse tratamento com os funcionários do Metrô, mas é possível dizer que esse discurso existe e acreditamos que ele seja um discurso orientado pela ideologia característica da ideologia privatista do cliente como padrão.

Apesar deste fato mencionado, a visão dos usuários sobre a privatização dos serviços metroviários parece se contrapor à visão privatista, aparentemente a visão hegemônica entre o poder público brasileiro e particularmente o poder público paulista.

⁴⁹ Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/relat%C3%B3rio-integrado-administra%C3%A7%C3%A3o-%E2%80%93-metr%C3%B4/resource/e84c62b2-c68b-428d-9d97-c8a0685fe35e>

⁵⁰ Neste caso, minha fonte etnográfica é a experiência na direção do Sindicato dos Metroviários. Em novembro de 2019, alguns meses após o Sindicato dos Metroviários ter conquistado o direito de representação dos trabalhadores da linha 4, fomos apresentar o sindicato para os trabalhadores da Via Quatro, que trabalham no Pátio de manutenção da Vila Sônia, e que também é sede do Centro de Controle Operacional da Via Quatro. Chamou a atenção o fato de os funcionários que exercem funções semelhantes às minhas no Metrô estatal se referirem aos usuários como clientes. Percebemos então que isso era parte da linguagem corporativa e foi assunto de debate na reunião de apresentação do sindicato, assim como a utilização do termo “colaboradores” em lugar de “funcionários” ou “empregados”.

Demonstraremos isso na apresentação dos resultados do *survey* que aplicamos sobre os usuários do Metrô, no decorrer do capítulo 2. Mas esses dados também já foram captados por pesquisa realizada pelo Instituto Locomotiva, por solicitação do Sindicato dos Metroviários⁵¹.

A pesquisa foi realizada em 2016 e consultou 813 pessoas, entre as quais, 1) 88% *concordavam totalmente* com a afirmação de que “é dever dos governos oferecer transporte público adequado para a população”; 2) 65% *concordavam totalmente* que “o Metrô deveria ser uma prioridade para os governos”; 3) 77% *concordavam totalmente* que “o metrô deveria receber mais investimentos”; 4) 67% era *totalmente a favor* que “o governo subsidie o metrô, permitindo que não haja cobrança de tarifa dos usuários ou que as tarifas sejam reduzidas para preços sociais”; 5) 69% acreditava que “o Metrô deveria ter mais funcionários”; 6) 24% eram *totalmente a favor* da privatização; e, por fim, 7) apenas 14% *concordavam totalmente* que “a privatização resolveria os problemas do Metrô”.

Como indicamos na introdução a esta dissertação, a nova realidade da pandemia do coronavírus não estava colocada quando entrevistamos os usuários. Porém, entendemos que descrever brevemente algumas características dessa nova realidade nas relações de trabalho do Metrô ajuda numa compreensão mais completa e atual do processo de precarização e privatização desta empresa pública. As conclusões mais acabadas sobre a relação entre pandemia e avanço da precarização e privatização do Metrô ainda estão por vir, pois o desfecho da realidade pandêmica ainda não está colocado. Apesar disso, entendemos que o ano de 2020 deu indicações que permitem breves avaliações. Este é o tema do próximo item.

1.4.4 - A pandemia acelera a tendência descrita de privatização e precarização das relações de trabalho

É absolutamente válido dizer que o processo de destruição do caráter público e da qualidade da Companhia do Metropolitano foi acelerado no período em que vigora a pandemia do novo coronavírus. Segundo o jornal Plataforma nº 676, de 05 de agosto de 2020, a campanha salarial realizada pelos metroviários no ano de 2020 enfrentou a tentativa mais agressiva de sua história de redução das cláusulas de seu Acordo Coletivo de Trabalho (ACT). Além disso, foi observado avanço da terceirização em mais áreas,

⁵¹ INSTITUTO LOCOMOTIVA – Pesquisa & Estratégia. Os usuários e o Metrô de São Paulo: Percepções e Demandas. São Paulo: Instituto Locomotiva – Pesquisa & Estratégia, 2016.

como a venda de bilhetes que, durante esse período, teve a terceirização tornada majoritária em todo o Metrô público.

A utilização da pandemia como período propício para aprofundamento das medidas já previstas na Reforma Trabalhista de 2017 ou na aprovação da terceirização em qualquer atividade foi observada na dureza que diversas categorias com alto grau de organização e conquistas viveram ao longo de 2020. Acompanhamos as greves ocorridas no ano de 2020 dos trabalhadores da Petrobrás e dos Correios – que também são empresas públicas estatais – através dos portais de seus sindicatos e federações⁵². Foi possível constatar que essas categorias também viveram processos semelhantes aos do Metrô de São Paulo no ano de 2020. Também é possível constatar que as greves dessas categorias enfrentaram as consequências de um histórico processo de privatização e precarização.

Essa realidade conjuntural e estrutural impôs mudanças no caráter das lutas metroviárias. Pelos menos desde 2017, as greves e lutas realizadas por esta categoria podem ser classificadas como lutas defensivas, que tentaram impedir, ora com sucesso, ora sem sucesso, a Reforma da Previdência, a privatização de uma de suas linhas e a destruição de seu Acordo Coletivo de Trabalho.

Mesmo diante de todo esse cenário apresentado, no entanto, é possível dizer que o padrão de salários e benefícios que persistem até hoje, e certa liberdade sindical, destoam dos padrões colocados à maior parte da classe trabalhadora brasileira, em particular a paulistana, usuária ou não dos serviços do Metrô. A pandemia do novo coronavírus também aprofundou o desemprego e a precarização estrutural que abarca a maior parte da classe trabalhadora brasileira⁵³. É sobre essas diferenças que os discursos “anti-greve” da parte do Estado, da empresa e da imprensa comercial sobre a ação dos metroviários se apoiam e acreditamos que as semelhanças e diferenças da condição da classe trabalhadora usuária do serviço metroviário podem moldar as formas e manifestações de apoio aos movimentos grevistas desta categoria. É essa tese que defenderemos nos capítulos que se seguem. No entanto, o aproveitamento dessas

⁵² Federação Única dos Petroleiros: <https://fup.org.br/>. Última consulta em 29/01/21; Federação Nacional dos Petroleiros: <http://www.fnpetroleiros.org.br/>. Última consulta em 01/02/21; e Sindicatos dos Trabalhadores dos Correios e Telégrafos do Distrito Federal e Região do Entorno: <https://sintect.org.br/>. Última consulta em 29/01/21.

⁵³ GUIOT (2019) e PEREIRA (2019) demonstram em artigos as flexibilizações trabalhistas proporcionadas pelas Medidas Provisórias 927 e 936, motivadas pela pandemia do coronavírus, que permitiram, entre outros, a diminuição de salários, reduções de jornada de trabalho e suspensão de contratos.

diferenças para desmoralizar os movimentos paretistas dos trabalhadores do Metrô também indica o impacto econômico e estratégico que esses movimentos possuem, pois correspondem ao papel que cumprem no processo geral de produção e reprodução do capital, assunto que discutiremos no próximo tópico deste primeiro capítulo da dissertação.

1.5 - Os serviços e o transporte no processo do capital e a disputa entre capital e trabalho

No dia 18 de janeiro de 2018, quando foi realizada a greve dos metroviários contra a privatização da linha 5/Lilás, o então governador do estado, Geraldo Alckmin, publicou um vídeo em suas redes sociais, em que deu a seguinte declaração:

Essa absurda greve de parte dos metroviários, contrariando decisão judicial de ter 80% dos trens [funcionando] em horário de pico, reforça nossa convicção com relação à concessão das linhas 5 e 17. A linha 4, operada pela iniciativa privada, é a única operando normalmente. Queremos ampliar os serviços de trens e metrô, e com melhor qualidade⁵⁴.

Esta declaração revela alguns dos sentidos em sua estratégia de privatizar as linhas de metrô, assim como os recursos do poder judiciário para inibir o direito de greve da categoria metroviária. Mas, queremos chamar a atenção para o fato de que o discurso anti-greve do então governador foi voltado para a população usuária, buscando um respaldo social nesta população em sua estratégia de desmoralização do movimento grevista. Neste mesmo sentido, foi reproduzida a seguinte declaração de Jurandir Fernandes, Secretário de Transportes do estado em 2014, por ocasião da greve ocorrida em junho do mesmo ano: “A gente não compreende o motivo da crueldade que o sindicato está fazendo com a população de São Paulo uma vez que [o dissídio] está sob julgamento”⁵⁵.

Somado a essas declarações, temos um padrão de cobertura da imprensa que está sempre voltado a demonstrar como a população de São Paulo sofre com essas greves, com relatos de histórias pessoais que tiveram suas vidas prejudicadas pela ocorrência da

⁵⁴ O ESTADO DE SÃO PAULO. **Governador Geral do Alckmin condena a greve dos metroviários de SP.** Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,governador-geraldo-alckmin-condena-a-greve-dos-metroviarios-de-sp,70002155529>. Última consulta em 18/12/2020.

⁵⁵ R7 NOTÍCIAS. **“Estão radicalizando”, diz secretário de transportes sobre greve dos metroviários.** Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/estao-radicalizando-diz-secretario-de-transportes-sobre-greve-de-metroviarios-06062014>. Última consulta em 18/12/2019.

greve do metrô. Diga-se, contudo, que esses esforços de desmoralização das greves e dos grevistas não é processo do qual sofre apenas a categoria metroviária e seu movimento paredista. Essa nos parece ser uma estratégia geral dos capitalistas e seus aliados para impedir ou diminuir a ocorrência desses movimentos que atrapalham o processo de produção e reprodução do capital.

Piccini e Schuster (2011) investigaram as greves e suas implicações nas narrativas televisivas, abordando um estudo de caso da representação de uma greve dos condutores de ônibus e cobradores na cidade de Vitória (ES) em uma matéria do Jornal Nacional, principal programa jornalístico da Rede Globo. A reportagem teve como foco a ausência do serviço de ônibus para a população. Aquela greve em particular, ocorrida em novembro de 2010, com notícia veiculada no dia 26 dos mesmos mês e ano, presenciou fortes conflitos entre grevistas, policiais e população, com ônibus incendiados e momentos de desespero da população que ficou sem poder utilizar o serviço. Para as autoras, o discurso jornalístico visou impregnar a greve de sentido de balbúrdia urbana. O sentimento negativo causado pela ausência do serviço, somado a essa interpretação, contribui para o crescimento ou consolidação de uma visão negativa do instrumento de ação greve.

Os representantes do governo do estado de São Paulo refletem o posicionamento de uma das partes do conflito grevista e, portanto, seria óbvio que esses representantes condenassem a realização da greve dos metroviários. Porém, a questão que queremos desenvolver é por que as greves dos metroviários de São Paulo – e também de outras greves do serviço de transportes – precisam ser alvos de tamanha tentativa de desmoralização, buscando nos usuários do sistema uma base social para seus discursos de combate à mobilização dos trabalhadores?

A preocupação central das narrativas televisivas e das declarações dos representantes do governo está circunscrita aos efeitos imediatos da greve, entretanto, do nosso ponto de vista, coloca-se em confronto elementos mais estruturais do conflito entre o capital e o trabalho que se desdobram nas disputas de narrativas apresentadas e que interferem na percepção do usuário do serviço sobre as greves. A seguir, vamos desenvolver algumas reflexões teóricas contidas nessas afirmações.

1.5.1 - Marx, os serviços, a indústria do transporte e o “poder de barganha” de seus trabalhadores

Quando Marx (1969, p. 116) abordou o trabalho sob a forma de serviços, no *Capítulo VI, (Inédito)* de *O Capital*, fez a seguinte afirmação:

Em suma, os trabalhos que só se desfrutam como serviços não se transformam em produtos separáveis dos trabalhadores – e, portanto, existentes independentemente deles como mercadorias autônomas – e, embora possam ser explorados de maneira diretamente capitalista, constituem grandezas insignificantes se os compararmos com a massa da produção capitalista. Por isso, deve-se pôr de lado esses trabalhos e tratá-los somente a propósito do trabalho assalariado que não é simultaneamente trabalho produtivo.

Em nossa visão, esta afirmação deve ser analisada sob duas dimensões. A primeira delas corresponde ao contexto em que Marx escreveu *O Capital*, um contexto em que, de fato, os serviços explorados de maneira diretamente capitalista constituíam grandezas insignificantes em todo o processo de produção de valor e valorização do capital. Para Magalhães (2004, p. 37), “a generalização abusiva e anacrônica” desta parte da afirmação de Marx foi um dos motivos que fez com que diversas análises científicas e políticas não enxergassem o papel central que esses ramos de atividades enquadradas como serviços adquiriram no final do século XX e início do século XXI.

Para o autor, essa generalização acabou por ocultar o conteúdo metodológico do conjunto da afirmação citada – a segunda dimensão sob a qual julgamos ser necessário analisar a citação –, que possui certa previsibilidade sobre a possibilidade dos serviços serem trabalhos suscetíveis à exploração diretamente capitalista. Para Antunes (2018), essa possibilidade tornou-se parte fundamental do processo de reestruturação que viveu a produção capitalista a partir da segunda metade do século XX. Isso ocorreu em função de uma série de elementos históricos, mas é possível afirmar que o processo de criação de mais-valia, teoria desenvolvida por Marx, a partir dos escritos de David Ricardo, já indicava essa possibilidade uma vez que o autor concebia a produção de mais valia como um processo cíclico completo, constituído por produção, consumo, distribuição, circulação ou troca.

O capital aparece aqui [anterior] como um valor que percorre uma sequência de transformações coerentes e condicionadas umas pelas outras, uma série de metamorfoses que constituem tantas outras fases ou estágios de um processo

total. Duas dessas fases pertencem à esfera da circulação e uma, à da produção. Em cada uma dessas fases encontra-se o valor de capital sob uma forma diferente, que corresponde a uma função distinta, especial. No interior desse movimento, o valor adiantado não apenas se conserva, mas cresce, aumentando sua grandeza. Por fim, no estágio conclusivo, volta à mesma forma na qual apareceu no início do processo. Esse processo, em seu conjunto, é, portanto, um processo cíclico. (MARX, 2014b, p. 131)

Mas, além da concepção da produção como um processo cíclico, completo, constituído pelas fases apontadas, Marx identifica a existência de “ramos autônomos da indústria em que o processo de produção não é um objeto novo, uma mercadoria”, qual seja o que ele chamou de “indústria da comunicação”, englobando o transporte de pessoas e mercadorias e a transferência de informações. Como percebemos nesta outra passagem do Livro II d’*O Capital*.

Mas o que a indústria de transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolivelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transportes. Homens e mercadorias viajam num meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial, é justamente o processo de produção efetuado. O efeito útil só pode ser consumido durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil diferente desse processo, como algo que só funciona como artigo comercial, só circula como mercadoria depois de ter sido produzido. Mas o valor de troca deste efeito útil é determinado, como o de toda e qualquer mercadoria, pelo valor dos elementos de produção nele consumidos (força de trabalho e meios de produção) acrescido do mais-valor (*sic*) criado pelo mais-trabalho dos trabalhadores ocupados na indústria de transporte. (MARX, 2014b, p. 133-134).

Assim, Antunes (2018, p. 41) sintetiza a caracterização feita por Marx sobre a indústria de transporte e a relaciona com o processo hoje vivido por diversos setores de serviços, inclusive aquele que é objeto de nossa pesquisa, no capitalismo atual:

Portanto, Marx caracteriza a atividade na indústria de transporte como um processo de produção dentro do processo de circulação. Essa formulação oferece (...) pistas seminais para se pensar o mundo capitalista dos serviços que se amplia exponencialmente em nosso tempo (...). Como o autor apresenta uma concepção ampliada de indústria (...) é possível compreender que se desenvolve uma processualidade produtiva no ramo de transportes, tanto marítimo, como ferroviário, além de no armazenamento, nas comunicações, na indústria do gás e

em outras esferas. Isso porque dadas as suas particularidades, elas contemplam um processo de produção em seu movimento, ainda que dela não resulte nenhum produto material, como é o caso da indústria de transportes.

É válido e necessário mencionar que, para Antunes (2018), essa percepção e teorização de Marx sobre a indústria de transportes impede uma concepção estreita de produção e indústria, ou seja, de que a mais valia é produzida estritamente no ambiente da produção material direta, cujo objeto se restringe a um produto material. Entretanto, o autor chama a atenção para o fato de que essa concepção ampla do processo de produção não pode ser generalizada, ou seja, é necessário identificar que Marx de fato reconhece atividades que não sejam produtoras diretas de mais-valia, como é o caso da atividade do comércio, ainda que reconheça os trabalhadores desse setor como assalariados.

A partir dessa precisão, Antunes (2018) nos dá os elementos para pensarmos o papel dos serviços na valorização do capital e na produção de “mais valor”⁵⁶ sob sua significativa e expressiva expansão, no contexto do “capitalismo da era digital-informacional”. A tese central do autor é que estamos vivenciando o advento de novas formas de extração de mais-valia também nas esferas da produção não material, categoria analítica na qual se encaixa os trabalhos desfrutados como serviços.

Na visão do autor, o setor de serviços de uma forma geral está cada vez mais totalizado e controlado pela lógica do capital, participando cada vez mais das cadeias produtivas de valor, deixando no passado sua forma improdutiva⁵⁷ e passando a se

⁵⁶ Por estarmos reproduzindo um raciocínio do autor, estamos utilizando o termo mais-valor porque é a forma como o autor utiliza e não por ser fruto de uma interpretação ou conclusão no debate aberto a partir da tradução dos *Grundrisse* por Mario Duayer, publicado pela Editora Boitempo em 2011.

⁵⁷ Para a compreensão da diferenciação entre trabalho produtivo e improdutivo feita por Marx, vamos citar a explicação sistematizada feita por Antunes (2018): “[o trabalho produtivo] trata-se daquele trabalho que 1) Cria *mais-valor*. Se, no *Capítulo VI (Inédito)*, Marx define como aquele que cria *diretamente* mais-valor, em *O Capital*, ele suprime essa qualificação. Em nosso entendimento isso ocorre porque o acréscimo da palavra *diretamente* é por demais restritivo, numa produção que é coletiva. 2) É pago por *capital-dinheiro* e não por renda. Esta segunda forma de pagamento – por renda – é a que caracteriza, sempre de acordo com Marx, o pagamento pelo trabalho *improdutivo*, que cria valor de uso e não valor de troca. 3) Resulta do *trabalho coletivo social e complexo*, e não mais individual. (...) 4) Valoriza o capital não importando se o resultado de seu produto é material ou imaterial. 5) Mesmo quando realiza uma mesma atividade, somente poderá ser definido como produtivo ou improdutivo em sua efetividade concreta, isto é, dependendo de sua *relação social*, da *forma social* como se insere na *criação e valorização do capital*. (...) 6) Tende a ser assalariado – embora nem todo trabalho assalariado seja produtivo. Na contrapartida, o trabalho é *improdutivo* quando cria bens úteis, valores de uso, e não está voltado diretamente para a produção de valores de troca, ainda que seja necessário para que esta se realize. São aqueles trabalhos consumidos como valor de uso e não como valor de troca. É por isso que o capital suprime todo trabalho improdutivo desnecessário, operando inclusive a fusão entre atividades

integrar no processo de produção de valor. Característica e consequência desse processo é a introdução de práticas privadas no interior também dos serviços públicos, através, por exemplo, da ampliação da terceirização. Por um lado, a terceirização estabelece uma relação de superexploração de mais valia no interior das empresas contratadas, que remuneram mal e promovem pouquíssima proteção social, e, por outro lado, transformam atividades que deveriam ter apenas um valor socialmente útil em atividades que geram valor, como o processo que descrevemos em relação ao transporte metroviário e outros exemplos de terceirização em atividades relacionadas à saúde, educação etc.

Com a apresentação da visão de Marx sobre o setor de serviços e sobre a localização da indústria dos transportes, buscamos demonstrar a ideia de que os conflitos grevistas dos metroviários de São Paulo colocam em cena o conflito mais estrutural entre o capital e o trabalho. E com a apresentação das teses centrais de Antunes (2018), sobre a dinâmica do setor de serviços, reforçamos essa demonstração. Acreditamos agora também ser necessário apresentar a força da presença das agitações trabalhistas do setor de transportes, tal como analisa Silver (2005), para demonstrar como a localização estrutural e estratégica desse serviço no processo do capital promove o que a autora denominou de poder de barganha dos trabalhadores desse setor.

A partir da base de dados do *World Labour Group* (WLG)⁵⁸, Silver (2005) demonstra que as manifestações, greves e agitações dos trabalhadores do transporte – nas modalidades de aviação, marítimo/portos e ferrovias – estiveram presentes em todo o período estudado, que vai de 1870 a 1996. A base de dados do WLG foi construída a partir das menções a agitações trabalhistas feitas em dois grandes jornais, o *New York Times* (americano) e o *The Times* (inglês). Por agitação trabalhista, Silver (2005, p. 174) explica o que o WLG considerou:

- a) lutas dos trabalhadores contra o fato de serem tratados como mercadorias no local de produção (ou seja, a ênfase que Marx dá às disputas em torno da extração de mais-valia);

produtivas e improdutivas, que passam a ser frequentemente realizadas pelos mesmos trabalhadores e trabalhadoras.” (ANTUNES, 2018, p. 45-46, grifos do autor).

⁵⁸ O World Labor Group pertence ao Centro Fernand Braudel da Universidade de Binghamton, surgiu em 1986 e construiu a enorme base de dados que serviu para a produção do livro *Forças do Trabalho*, no qual se baseiam nossas reflexões neste momento do texto.

b) lutas dos trabalhadores contra o fato de serem tratados como mercadoria no mercado de trabalho (isto é, a ênfase que Polanyi dá às lutas por proteção contra os estragos causados pelo sistema de mercado auto-regulado)

A agitação trabalhista inclui resistências à mercadorização da parte de:

- a) trabalhadores que foram integralmente proletarizados e lutam sem qualquer expectativa de escapar da condição de assalariados
- b) trabalhadores que foram proletarizados apenas recentemente ou parcialmente e lutam para escapar da condição proletária.

Para termos uma ideia mais precisa, as ações coletivas de trabalhadores do transporte nas agitações trabalhistas, ao longo desse período, correspondem a uma média de 35% em todas as décadas. É exatamente por essa constância que Silver (2005, p.17) apresenta como um dos argumentos centrais de seu livro que “os trabalhadores do setor de transportes ocuparam e continuam a ocupar, uma posição estratégica na economia capitalista e no movimento operário mundiais.”

A constante presença das agitações trabalhistas do setor de transportes chama a atenção porque ao longo de todo o século XX, a economia capitalista se transformou bastante e viveu o que Silver (2005) denominou de “ciclo de produtos”, ou seja, determinados produtos foram se tornando centrais para a indústria capitalista, como é o caso da indústria automobilística. E esse ciclo de produtos é também determinado pela força do poder de barganha dos trabalhadores, pois, segundo analisa a autora, o capital também se deslocou no sentido de fugir desse poder de barganha. A indústria automobilística, assim como a indústria têxtil, teve condições de buscar “soluções espaciais”, e explorar outros mercados de força de trabalho em diversos países, alternativa que a indústria de transportes tem pouco, pois a infraestrutura dessa indústria não pode deslocar tão facilmente portos, aeroportos, rodovias, ferrovias sem perder o valor incorporado a essas infraestruturas, diferente do que foram e são as mudanças de plantas das fábricas de automóveis, roupas etc.

Portanto, Silver (2005) indica que a solução da indústria de transportes para enfraquecer o poder de barganha dos trabalhadores desse serviço esteve mais relacionada a uma solução tecnológica, com a automação portuária, por exemplo. Mas houve também, segundo a autora, a busca de soluções políticas, com a restrição de

direitos sindicais, como é o caso da chamada “lei de greve” brasileira⁵⁹, de 1989, que enquadra o transporte entre serviços essenciais e, portanto, cria condições jurídicas para criminalização das ações coletivas dos trabalhadores deste setor e, com isso, dificulta sua realização.

Há que se destacar também que ainda que haja uma presença constante das agitações trabalhistas dos trabalhadores de transporte ao longo do século XX, as modalidades de transporte que ganharam destaque foram se alterando, devido às soluções tecnológicas das quais a economia capitalista foi se apropriando ao longo do século. Por exemplo, as agitações trabalhistas do setor de aviação começam a aparecer na década de 1930; no setor de ferrovias, as agitações caem de uma média de 50% das menções do setor de transportes no final do século XIX e início do século XX para 20% na década de 1980. O setor específico que estudamos nesta dissertação pertence à indústria do deslocamento de pessoas, a mercadoria “força de trabalho”, assunto que desenvolvemos no tópico seguinte.

1.5.2 - Os metroviários transportam parte da força de trabalho

Toda essa reflexão feita por Marx (1969, 2014a, 2014b), Silver (2005) e Antunes (2018) nos é importante por dois aspectos que vamos desenvolver separadamente. O primeiro deles é a demonstração do que se coloca em jogo quando falamos do movimento paredista de uma categoria como os metroviários de São Paulo. A dimensão desse conflito é determinada pelo papel de seu trabalho na produção de valor, uma vez que a essência da atividade é o transporte de força de trabalho. Para Marx (2014a), a força de trabalho é uma mercadoria cuja existência condiciona a produção e reprodução do capital. Isso ocorre porque se trata de uma grandeza proprietária da capacidade de produzir valor.

Entendemos a atividade do serviço metroviário como uma totalidade que transporta uma mercadoria fundamental para a acumulação capitalista. Apesar das distintas funções exercidas pelos trabalhadores metroviários da cidade de São Paulo, é possível conceber uma unidade de propósito do serviço metroviário, vinculado ao sentido de existência da Companhia do Metropolitano que, até o ano de 2010 – quando se inaugura a operação comercial da linha 4 – era a única empresa responsável pelo

⁵⁹ Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989.

serviço de deslocamento da população paulistana através do sistema metroviário. Esse propósito é: a viabilização do processo de produção e reprodução do capital.

Ao analisar isoladamente cada função do serviço metroviário, podemos nos deparar com certa distância de determinados serviços com o propósito fundamental da empresa, que é o transporte de pessoas. Por exemplo, o operador de trem tem interferência direta e imediata sobre o deslocamento das pessoas, diferente dos trabalhadores da área da manutenção da empresa. Entretanto, Magalhães (2004, p. 109) nos indica a importância e legitimidade de abordar a função do trabalho metroviário em sua totalidade, pois o “fazer-se metroviário” é a relação do trabalhador com o trabalho no sentido coletivo, “o trabalho é produtor de um serviço cuja constituição não é a simples somatória dos trabalhos individuais, mas sim do trabalho coletivo e sincronizado, produtor do valor de troca, possuidor de uma intencionalidade, de um signo.” (MAGALHÃES, 2004, p. 106).

Desta forma, cabe-nos demonstrar que esta intencionalidade está vinculada ao papel deste serviço no processo de acumulação capitalista e de produção de mais-valia no centro econômico do país, a maior cidade da América Latina, através do deslocamento de parte importante de sua força de trabalho. Diferente do início de sua operação comercial, quando o metrô transportava não mais do que três mil passageiros e, como demonstrado anteriormente, estava voltado a atender moradores de bairros de classe média na cidade de São Paulo, hoje, a despeito de sua limitada extensão, as linhas de metrô transportam parte muito expressiva da classe trabalhadora paulistana e das regiões metropolitanas.

O segundo aspecto que dá relevância para a reflexão do tópico anterior para o desenvolvimento de nossa pesquisa é que a compreensão da dinâmica das novas formas de geração de valor tendo os setores de serviços como fundamentais, nos ajuda a compreender a *nova morfologia* da classe trabalhadora (ANTUNES, 2018) e a considerar, portanto, os usuários do Metrô de São Paulo como integrantes dessa classe trabalhadora.

Já existem pesquisas que indicam essa característica da população usuária deste serviço. O primeiro dado que consideramos relevante para a constatação de que os metroviários transportam parte da força de trabalho de São Paulo e região metropolitana é a quantidade absoluta de passageiros. Para efeitos de publicidade da Companhia do Metropolitano, o número de passageiros diários estampado em seu site de apresentação

é de cinco milhões de usuários por dia⁶⁰. No entanto, o mais recente Relatório de Administração do Metrô indica que, em 2019, este número chegou a 3,7 milhões. Neste amplo universo, acreditamos que seria muito difícil que parte dos componentes da classe trabalhadora e da classe média assalariada não estivesse presente. No entanto, há dados que dão mais materialidade para esta afirmação. Vejamos.

Em 2016, a já referida pesquisa do Instituto Locomotiva fez investigações do perfil social de sua amostra, o que apontou que dos 813 entrevistados, 47% eram empregados com carteira assinada, 17% eram autônomos ou trabalhadores por conta própria, 8% eram desempregados que procuraram emprego nos últimos 30 dias, 8% eram empregados sem carteira assinada, 6% eram aposentados, 5% eram desempregados e não procurou emprego nos últimos 30 dias, 4% eram estudantes, 2% eram donas de casa, 1% era empresário ou empregadores, 1% era profissionais liberais e, finalmente, 1% era funcionários públicos.

Os dados captados por essa mesma pesquisa relativos à classe econômica também ajudam a compreender o perfil social dos passageiros do metrô: 23% pertencentes às classes A e B; 66% pertencentes à classe C; 11% pertencentes às classes D e E. O critério utilizado pela pesquisa foi o critério do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que indica a classe social a partir de um critério de estratificação, ou seja, pela renda por faixas de salário mínimo. A classe A, segundo o IBGE, corresponde a quem ganha acima de 20 salários mínimos, a classe B a quem ganha entre 10 e 20 salários mínimos, a classe C a quem ganha entre quatro e 10 salários mínimos, a classe D a quem ganha entre dois e quatro salários mínimos e, por fim, a classe E corresponde a quem ganha até dois salários mínimos. Temos compreensão dos limites dessa forma de classificação das classes sociais por renda. No entanto, consideramos que sua demonstração aqui, combinada com os dados já mencionados relativos à ocupação, ilustra a ideia de que os metroviários transportam parte importante da força de trabalho da região metropolitana de São Paulo, concretizando a demonstração do papel estratégico que cumprem para a acumulação capitalista e produção de valor. Esse perfil social também foi reafirmado pelo *survey* que aplicamos e outros critérios para delimitação de classe social foram utilizados em nossa pesquisa, como veremos no capítulo 2 desta dissertação.

⁶⁰ Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/>

1.5.3 - Os impactos econômicos e políticos das greves metroviárias

Do nosso ponto de vista, o impacto econômico da greve dos metroviários, que interfere na acumulação de diversos setores da economia que exploram a força de trabalho transportada diariamente, é o motivo fundamental pelo qual as greves dos metroviários são alvo de desmoralização e de interpretações unilaterais de seus objetivos. Segundo dados da Federação do Comércio de São Paulo (FECOMÉRCIO/SP), o faturamento diário do setor de comércio na cidade de São Paulo é de 500 milhões de reais e a estimativa de seu prejuízo na greve geral do dia 28 de abril de 2017 foi de cinco bilhões de reais. O dia 23 de maio de 2012 está presente nos registros da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) como o quinto maior congestionamento da história da cidade de São Paulo (249 km de congestionamento e 10 horas de lentidão, segundo dados da CET). Neste dia, os metroviários e os ferroviários (trabalhadores da CPTM) realizaram uma greve conjunta. O congestionamento e a lentidão impactam sobre o deslocamento de pessoas e de mercadorias, interferindo na arrecadação econômica.

Na apresentação do processo de formação do Sindicato dos Metroviários de São Paulo e na constatação de que os metroviários de São Paulo são uma categoria que realiza greves com relativa frequência, demonstramos que uma longa greve dessa categoria corresponde a cinco ou seis dias⁶¹. A última greve realizada pelos metroviários, no ano de 2020, teve a duração de duas horas, sobretudo porque os operadores do Centro de Controle Operacional aderiram ao movimento e como essa função é muito especializada, o plano de contingência preparado pela Companhia do Metropolitano não deu conta de cobrir essa atividade sem a qual não existe funcionamento do Metrô. Esse padrão de duração corrobora com o apontamento dos impactos econômicos e políticos, que, como demonstraremos adiante, a greve metroviária causa, fato que em nossa opinião dá origem às narrativas do poder público e da imprensa que enfrentam essas greves.

As declarações da imprensa comercial (jornais de circulação nacional e programas de notícias de televisão) e do poder político tentam imprimir uma oposição entre o direito da população se locomover e o direito dos metroviários lutarem por melhores salários, condições de trabalho etc. Essa lógica traz à tona o debate entre o direito

⁶¹ A maior greve realizada pelos metroviários ocorreu em 1986, com duração de seis dias (BERTOLINO, 2017). Segundo levantamento que fizemos sobre os materiais de imprensa do Sindicato dos Metroviários de São Paulo, a segunda maior greve ocorreu em 2014, com duração de cinco dias.

individual e direito coletivo, muito presente nas discussões jurídicas acerca do direito de greve, particularmente de serviços tidos como essenciais, segundo a Lei 7.783/1989, que é o caso dos serviços de transportes. Essa discussão não está encerrada na esfera jurídica, uma vez que o direito de greve ainda vigora como direito constitucional; porém ele está constantemente ameaçado pelos tribunais que têm julgado algumas greves metroviárias – e de outras categorias não necessariamente dos chamados serviços essenciais – como greves abusivas.

No entanto, do nosso ponto de vista, além de buscar uma criminalização da ação grevista de um ponto de vista jurídico, a ofensiva sobre a greve metroviária busca desmerecer o instrumento de uma ação coletiva de trabalhadores e inibir o exemplo que esta ação pode se configurar para outros setores da classe trabalhadora. Apesar de se tratar de uma greve de apenas uma categoria, ela envolve parte da população, os usuários do serviço metroviário. Assim, esses são inevitavelmente envolvidos neste conflito: além de também poderem deixar de trabalhar, porque seu deslocamento é inviabilizado pela greve, são, de certa forma, assediados a ser parte de uma base social anti-greve.

A desconstrução e desmoralização de ações coletivas como as greves de trabalhadores são parte do contexto de mudanças econômicas, políticas e sociais promovidas pelo processo de reestruturação produtiva, identificado e investigado por muitos autores da Sociologia do Trabalho (HARVEY, 1992; GOUNET, 1999; DRUCK, 1999; ANTUNES, 2003, 2005, 2018 e ALVES, 2011; por exemplo). A crise do padrão de acumulação taylorista-fordista nas décadas de 1960 e 1970 fez o capital buscar uma reestruturação para recuperar seus ciclos de reprodução, constituindo uma nova etapa da acumulação capitalista, marcada pela ampliação da superexploração do trabalho. As mudanças nos padrões organizacionais de grandes empresas do mundo implicaram o fortalecimento de valores que passaram a constituir o que Alves (2006) chamou de caráter ideológico-cultural da ofensiva do capital sobre a produção. Esses valores correspondem a valores empresariais, ligados ao discurso da produtividade, do desempenho e da competência. Essas transformações encontraram nos estados regidos por políticas econômicas neoliberais, como o estado de São Paulo, há 27 anos governado pelo PSDB, a forma política para os rearranjos demandados pela reestruturação produtiva do capital.

Esses valores são baseados em um discurso de resgate da importância do indivíduo e do seu livre arbítrio na sociedade (PAULANI, 1999). Neste sentido, as

ações coletivas dos setores sociais que sofrem as consequências desse processo de reestruturação precisam ser associadas a ações negativas, que interferem e atrapalham no desenvolvimento dos indivíduos. Por isso, entendemos que a greve dos metroviários de São Paulo, pelo seu efeito de contato com milhões de trabalhadores, precisa ser alvo das ações de desmoralização por parte de quem representa e defende a manutenção e ampliação dos valores políticos e ideológicos neoliberais, tanto na perspectiva de questionamento das suas reivindicações, quanto na perspectiva do direito de elas serem realizadas.

Embora do ponto de vista de espaços de divulgação sobre as motivações da greve, a relação de forças seja desfavorável para os trabalhadores metroviários e seu sindicato, uma vez que os grandes veículos de comunicação tendem a reproduzir a interpretação do governo do estado de São Paulo, não julgamos ser automático o repúdio à greve por parte dos usuários do serviço. Já existem indicações sobre isso na pesquisa realizada pelo Instituto Locomotiva: a pesquisa captou que dentre as 813 entrevistas realizadas, 68% acham justas as causas das greves realizadas pelos funcionários do Metrô.

Este dado inicial também nos estimulou a desenvolver esta pesquisa. Através da aplicação de um *survey* buscamos captar se a percepção dos usuários sobre a ação grevista dos metroviários de São Paulo é positiva ou negativa. Mas, além disso, buscamos captar como as condições de trabalho, as formas de contratos e salários de quem utiliza o Metrô interferem na avaliação das greves dos metroviários. Buscamos analisar como os usuários avaliam a legitimidade de suas pautas; e nosso objetivo final, a problemática que rege a construção desta pesquisa, é refletir sobre como a ação do sindicato desta categoria pode dialogar com os usuários do metrô. Os metroviários são 8.213 funcionários, mas sua ação grevista interfere na locomoção e na vida de quase quatro milhões de pessoas, mais de um terço da força de trabalho⁶² empregada na região metropolitana de São Paulo, o maior centro urbano econômico e industrial do país. No capítulo 2, apresentamos ao leitor o resultado da nossa pesquisa de campo, que nos darão mais bases para entender a percepção dos usuários e quais elementos a explicam. Porém, antes de encerrarmos este capítulo, é necessário o compartilhamento de uma caracterização das greves propriamente ditas, porque elas foram o conflito concreto que submetemos à reflexão dos usuários.

⁶² Em agosto de 2018, a estimativa do DIEESE da quantidade de pessoas ocupadas (trabalhadores empregados) na região metropolitana de São Paulo era de 9,125 milhões de pessoas.

1.6 - Caracterizando as greves e rastreando a reação do Estado e da imprensa comercial a elas

Quando perguntamos aos nossos entrevistados se lembravam de alguma greve do Metrô especificamente, apresentamos como alternativa as greves ocorridas em junho de 2014, abril de 2017, janeiro de 2018 e junho de 2019, porque tinham sido as últimas greves realizadas por essa categoria. Em 2017, houve ainda uma greve no dia 15 do mês de março, que foi parte do dia nacional de mobilização contra a Reforma da Previdência do governo do então presidente Michel Temer. Entretanto, optamos por não colocá-la entre as opções apresentadas aos entrevistados, porque era uma greve muito semelhante à greve de abril do mesmo ano, mas com uma repercussão menor. Segundo veremos na descrição da greve de abril de 2017, a paralisação dos metroviários no dia 28 de abril de 2017 foi maior do que a do dia 15 de março, acompanhando a força do movimento em todo o país. A greve de 2014 estava realmente mais distante do ponto de vista temporal, mas insistimos em apresentá-la porque foi a greve dos metroviários que teve mais repercussão na última década e foi a segunda maior da história dos metroviários, em número de dias.

Portanto, vamos caracterizar as greves ocorridas de 2014 para cá, em ordem cronológica. Também vamos tecer alguns comentários sobre a greve do ano de 2020 que, apesar de não ter sido objeto de avaliação de nossos entrevistados, pois aplicamos o *survey* em dezembro de 2019, sua repercussão e a reação do Estado também nos oferecem elementos para análise. Nossas principais referências para o rastreamento das greves serão os materiais de imprensa do Sindicato dos Metroviários: o jornal *Plataforma*, o informativo denominado *Bilhete*, a Carta Aberta à população e as notícias reproduzidas no site da entidade. Para caracterizar a reação da imprensa comercial, nos apoiaremos nas notícias disponibilizadas pelos sites, jornais impressos e televisivos de grandes grupos da imprensa comercial, tais como *Rede Globo*, jornal *Folha de São Paulo*, jornal *O Estado de São Paulo*, entre outros.

Antes do exercício propriamente dito de rastreamento, é importante que o leitor tenha conhecimento de que todas as greves da categoria metroviária, desde 1989, quando é aprovada a lei que regulamenta o direito de greve (Lei 7783/89), ocorrem sob a exigência de liminares expedidas pelo poder judiciário que limita a realização das greves. Como se trata de um serviço essencial, sempre que os metroviários determinam indicativos de greve, o Metrô recorre à Justiça do Trabalho que determina funcionamento parcial do serviço. Em todas as greves que vamos descrever, as

liminares estabeleceram limites para o exercício de greve. Em alguns casos, como no ano de 2014, a liminar exigia funcionamento de 70% do serviço metroviário nos horários “de vale” – expressão utilizada para definir os horários que concentram menos passageiros no Metrô – e 100% de funcionamento nos horários de pico, quando boa parte da população paulistana vai ou volta do trabalho⁶³. Em outros casos, como no dia 28 de abril de 2017, a Justiça de São Paulo proibiu a realização da greve, seja total ou parcial, decisão que incluiu também os trabalhadores da CPTM e os motoristas de ônibus⁶⁴. Este já é um elemento de caracterização das reações do poder judiciário sobre as greves dos trabalhadores do Metrô. Com base nessas liminares, muitas greves já foram consideradas abusivas, como a do ano de 2014, e houve penalizações à entidade sindical dos trabalhadores, como multas, além de demissões de trabalhadores.

1.6.1 – 2014: a greve da Copa do Mundo

O contexto político e econômico do ano de 2014 era muito distinto do contexto das greves mais recentes. Apesar de alguns elementos da crise econômica aberta em 2015 já existirem no país (PNAD, 2017), o mercado de trabalho brasileiro assistia ao crescimento do emprego formal e o desemprego estava em uma de suas menores taxas, 6,9%, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2015. Com isso, muitas greves ocorridas nesse período tiveram um caráter ofensivo, ou seja, conquistaram melhorias nos acordos coletivos das categorias que utilizaram este recurso de ação coletiva. Um exemplo de greve deste contexto foi a greve dos trabalhadores da limpeza urbana do Rio de Janeiro, os garis, que conquistou um reajuste de 37% nos salários, sofreu represálias através de demissões, mas que foram revertidas em função da força e da repercussão desta mobilização em todo o país. Esta greve foi uma referência para a organização dos metroviários e do seu sindicato no período. No jornal Plataforma nº 609, do dia 14 de março de 2014⁶⁵, de onde também retiramos referências sobre a greve dos garis do Rio de Janeiro, a inspiração nessa greve por parte do

⁶³ G1. **Metroviários de SP decidem entrar em greve a partir desta quinta**. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/06/metroviarios-de-sp-decidem-entrar-em-greve-partir-desta-quinta.html>. Última consulta em 07/02/21.

⁶⁴ FOLHA DE SÃO PAULO. **Justiça de SP concede liminar contra as paralisações de metrô, trem e ônibus**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/04/1879126-justica-de-sp-concede-liminar-contra-as-paralisacoes-de-metro-trem-e-onibus.shtml>. Última consulta em 07/02/21.

⁶⁵ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/uploads/2014/02/plata609_e_encarte.pdf. Última consulta em 07/02/21.

Sindicato dos Metroviários era evidente. A manchete do jornal dizia: “Garis do Rio conquistam 37%. Agora é a vez dos metroviários”.

Outro elemento muito significativo do contexto desta greve foi a realização da Copa do Mundo no Brasil, cujo jogo de abertura ocorreria na cidade de São Paulo. Entre os trabalhadores do Metrô e os dirigentes sindicais desta categoria, a combinação da realização da Copa do Mundo com a campanha salarial dos metroviários seria uma oportunidade de ampliar seu poder de barganha e apresentar uma extensa pauta de reivindicações para que “o Metrô não parasse no dia da abertura da Copa”. No mesmo jornal Plataforma nº 609, que já mencionamos, o texto que preparava a campanha salarial dos metroviários dizia: “Estranhamente, a direção do Metrô está sinalizando que quer fechar as negociações o mais rapidamente possível? Será que estão com medo de paralisação durante a Copa do Mundo?”.

Muitos trabalhadores do Metrô, assim como parte da sociedade brasileira na época, apresentavam indignação com os excessivos gastos públicos com a Copa do Mundo, em detrimento das melhorias de outros setores sociais fundamentais, como saúde, educação, moradia, transporte (ROSA, SILVA, GONÇALVES, SANTOS SILVA e SANTOS, 2014, p. 178). O Sindicato dos Metroviários aproveitou esse contexto e recorreu a um tradicional recurso de mobilização dos metroviários: a utilização de coletes para divulgação de suas lutas aos usuários do Metrô, que continha a seguinte reivindicação: “exigimos transporte padrão FIFA”, frase que caracterizou a mobilização dos trabalhadores neste período, como consta no jornal Plataforma nº 611, do dia 9 de maio de 2014⁶⁶.

Mesmo diante de um forte clima de mobilização entre os trabalhadores do Metrô, como podemos ver no Bilhete do Sindicato nº 486⁶⁷, do dia 28 de maio de 2014, a direção do Metrô e o governo do estado propuseram um reajuste salarial de 5,2%. Apesar de ser o índice da inflação do período, era um reajuste muito inferior às expectativas dos trabalhadores e ao poder de barganha que os trabalhadores entendiam ter em mãos. Portanto, essa proposta de reajuste foi o estopim para deflagração da greve no dia 5 de junho de 2014, uma semana antes do início da Copa do Mundo.

⁶⁶ Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/uploads/2014/02/plata611.pdf>. Última consulta em 07/02/21.

⁶⁷ Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/uploads/2014/02/bi486.pdf>. Última consulta em 07/02/21.

A reação do governo do estado em relação à greve foi extremamente violenta. No segundo dia de greve, dia 6 de junho, a tropa de choque da polícia militar foi enviada para os piquetes que os trabalhadores realizavam nas estações Ana Rosa e Brás. Na estação Ana Rosa, a tropa de choque atuou com bombas de gás lacrimogêneo e balas de borracha sobre os trabalhadores dentro da estação, e alguns saíram feridos.⁶⁸ No piquete que ocorreu na estação Brás, houve uma negociação com a tropa de choque e os manifestantes saíram sem que houvesse esse tipo de repressão⁶⁹.

Através de declarações amplamente divulgadas pela imprensa comercial, os representantes do poder público, nas figuras do então governador do estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, e do então Secretário de Transportes, Jurandir Fernandes, se estabeleceu uma espécie de “guerra de versões”. Os dirigentes do estado afirmavam que a motivação da greve dos trabalhadores era política, que queriam prejudicar a Copa do Mundo e enfatizavam que os valores de reajuste sobre os salários eram acima da inflação – após a deflagração da greve, a proposta de reajuste havia sido alterada para 8,7%. O perfil das declarações do governador buscava criminalizar o movimento grevista e enfatizar a disparidade das reivindicações dos metroviários com as condições do conjunto da população, conforme divulgou o site de notícias R7⁷⁰:

[Fizemos] todo um trabalho para evitar a greve, com um aumento real de 8,7%, bem acima da inflação". (...) o vale-alimentação passou de R\$ 247 para R\$ 290 e o vale-refeição, de R\$ 615 para R\$ 670 (...) os reajustes somados vão de 10,3% a quase 13% de ganho real. (...) Todo ano isso tem acontecido. É uma deliberação nitidamente política de criar esse caos e descumprimento de ordem judicial, porque a Justiça do Trabalho determinou, como é um serviço essencial, que no horário de pico garantisse 100% [de funcionamento do metrô] e, depois, nos demais horários, 80%. (...) [as negociações foram] subindo até chegarmos ao limite de 8,7% contra uma inflação de 5,2% de maio a maio. (...) Nós vamos

⁶⁸ FOLHA DE SÃO PAULO. **PM usa bombas e reprime piquete de grevistas na estação Ana Rosa em SP.** Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/poder/2014/06/1465999-pm-usa-bombas-para-expulsar-grevistas-de-estacao-do-metro-em-sp.shtml>. Última consulta em 07/02/21.

⁶⁹ Mas, vale registrar uma experiência da presente pesquisadora nesta situação. Alguns usuários tentavam embarcar na estação e começaram a reclamar com os “piqueteiros”. Uma das pessoas direcionou-se a eles e disse: “eu vi na televisão que o valor do ticket de vocês é maior do que o meu salário, estão reclamando do que?” Não havia condições de desenvolver qualquer debate naquele momento, porque a polícia militar estava escoltando os grevistas, para garantir que eles saíssem de lá. Mas, este fato foi muito determinante para o desenvolvimento da presente pesquisa.

⁷⁰ R7. **Alckmin diz que paralisação tem razão política e avisa que vai exigir punição para metroviários.** Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/alckmin-diz-que-paralisacao-tem-razao-politica-e-avisa-que-vai-exigir-punicao-para-metrovianos-05062014>. Última consulta em 07/02/21.

exigir uma punição grave pelo descumprimento da lei. (...) O objetivo é causar esse caos. Nós temos o dever de ajudar a população e estamos trabalhando para colocar o maior número de trens em funcionamento.

O Sindicato dos Metroviários também atuou no sentido de construir uma narrativa sobre a greve distinta da imprensa comercial e do governo do estado de São Paulo, para buscar apoio da população usuária para a greve. Uma das propostas que fez ao governo do estado foi que em lugar de fazer a greve, os trabalhadores pudessem liberar as catracas para que a população não fosse prejudicada em relação à utilização do serviço e para que os trabalhadores do Metrô pudessem usufruir do seu direito de greve. Essa disposição foi divulgada pelo Sindicato dos Metroviários através da publicação de sua Carta Aberta à população do dia 4 de junho de 2014⁷¹. Segundo este mesmo documento, o governo do estado de São Paulo não permitiu a liberação das catracas e ameaçou acionar o sindicato e os trabalhadores criminalmente caso o fizessem.

A audiência de julgamento da greve que a considerou abusiva ocorreu em um domingo (8 de junho de 2014) e determinou uma multa de 900 mil reais à entidade representativa dos metroviários (jornal Plataforma, nº 612, 27/06/2014⁷²). Este julgamento determinou um reajuste de 9,6% nos salários – 3,6% acima do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), índice oficial de inflação – e o atendimento a algumas reivindicações dos trabalhadores. Apesar disso, os trabalhadores ainda estavam insatisfeitos e no próprio dia 8 de junho, houve uma assembleia e a greve foi mantida. No dia 9 de junho, 42 trabalhadores tomaram conhecimento de suas demissões por justa causa. Diante disso, a greve foi encerrada. Apesar de terem tido algumas conquistas econômicas, os trabalhadores se sentiram derrotados com a demissão dos colegas⁷³. Não é excedente mencionar que a ofensiva do governo paulista sobre os

⁷¹ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/uploads/2014/02/cartaaberta_040614.pdf. Última consulta em 07/02/21.

⁷² Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/uploads/2014/02/plata612.pdf> Última consulta em 07/02/21.

⁷³ Nesta parte, estou utilizando minha experiência profissional e sindical nesta categoria como fonte etnográfica. Fui uma dos 42 trabalhadores e trabalhadoras demitidos nesta greve. O Jornal Plataforma nº 612 compartilha uma compreensão da greve distinta dessa que compartilhamos aqui. Na compreensão da então direção do Sindicato na época, a greve foi vitoriosa em função de sua repercussão e suas conquistas econômicas. Na opinião desta pesquisadora, apesar de tudo isso, o sentimento dos trabalhadores demitidos e da maior parte da categoria metroviária foi determinado pela derrota das demissões. Apesar disso, é válido mencionar que os trabalhadores do Metrô, ao final do mês de julho de 2014, definiram em assembleia ampliar o valor de suas mensalidades sindicais em 0,3%, para, com isso, pagar os salários dos trabalhadores demitidos enquanto perdurasse o processo judicial de reintegração (jornal Plataforma, nº 612, 27/06/2014). Isso ocorreu durante os quatro anos em que os trabalhadores estiveram demitidos.

trabalhadores demitidos continuou após a greve: eles foram acusados criminalmente por vandalismo, processo judicial que não avançou e tiveram suas reputações atacadas e divulgadas pela imprensa, como podemos ver na matéria que saiu na versão impressa do jornal *Folha de São Paulo*, do dia 10 de junho, com o seguinte título: “Vandalismo motivou demissões de metroviários, diz Alckmin”⁷⁴. Nesta matéria, o governador disse que não reveria as demissões e que elas não tinham sido motivadas por greve, mas sim por supostas ações de depredação das estações de Metrô, o que não foi comprovado no desenvolvimento do processo judicial trabalhista, nem tampouco no processo criminal.

1.6.2 – 28 de abril de 2017: greve geral contra a Reforma da Previdência do governo Temer

A greve de abril de 2017 teve um contexto e motivação totalmente distintos da greve de junho de 2014. Foram 24 horas de duração e fez parte de uma luta mais geral e organizada de várias entidades sindicais e organizações do movimento social contra a aprovação da proposta de Reforma da Previdência pelo então governo do ex-presidente Michel Temer. O jornal *Plataforma* nº 648, do dia 12 de abril de 2017⁷⁵, apresenta a compreensão do Sindicato dos Metroviários sobre a Reforma da Previdência e sobre a articulação dos trabalhadores e entidades para construção da greve geral do dia 28 de abril de 2017.

A greve foi noticiada pela imprensa como parte de uma mobilização geral, ou seja, a população foi informada de que o Metrô não estava funcionando porque seus trabalhadores participavam de um protesto nacional contra a Reforma da Previdência. Neste caso, não se explorou muito os elementos de diferenciação entre as condições econômicas dos usuários do sistema metroviário e dos trabalhadores do Metrô, diferentemente do que ocorreu em 2014. No entanto, apesar das notícias associarem a greve ao movimento geral contra a Reforma da Previdência, a ausência do serviço e suas consequências sobre a população, assim como a comparação com a situação das linhas privadas, que não pararam, foram os eixos das notícias. Em matéria do portal *Uol*, a informação da adesão dos metroviários à greve vinha acompanhada da seguinte

⁷⁴ FOLHA DE SÃO PAULO. “Vandalismo motivou demissões de metroviários”, diz Alckmin. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/poder/2014/06/1467881-vandalismo-motivou-demissoes-de-metroviarios-diz-alkmin.shtml?mobile>. Última consulta em 07/02/21.

⁷⁵ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1492440031plata_648WEB.pdf Última consulta em 07/02/21.

informação: “A greve deve afetar os 3,7 milhões de usuários que, em média, utilizam o serviço em dias úteis⁷⁶”.

A reação do governo do estado, através da direção do Metrô, foi tentar criminalizar a greve do dia 28 de abril, buscando liminar que impedisse ou limitasse a greve. Já mencionamos que neste caso, a justiça de São Paulo proibiu a realização da greve. O então prefeito de São Paulo, João Dória, declarou que os trabalhadores “eram vagabundos”⁷⁷. A direção do Metrô levou a greve a julgamento no Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo (TRT – SP), com base na liminar expedida que exigia funcionamento total. No entanto, segundo o jornal Plataforma nº 650, do dia 8 de junho de 2017⁷⁸, o Tribunal não considerou a greve abusiva e não determinou pagamento de multa pela entidade sindical. Segundo o mesmo jornal, o TRT – SP não entrou no mérito sobre o desconto do salário dos trabalhadores do dia da greve e, ainda que o Sindicato tenha tentado negociação sobre o tema, o Metrô fez o desconto.

A decisão de não considerar a greve de 2017 abusiva, por parte do Tribunal Regional de São Paulo, indica que os elementos políticos também interferem nas decisões judiciais. Em 2014, como demonstrado, a abusividade da greve foi definida pelo não cumprimento da liminar. Este critério não valeu para 2017. Sugerimos que isso ocorreu porque a motivação da greve tinha apelo popular, pois na ocasião, segundo pesquisa do Datafolha⁷⁹, 71% dos brasileiros rejeitavam a proposta de Reforma da Previdência do então presidente Michel Temer. Este fato, no entanto, não mudou a abordagem da imprensa comercial em relação à greve, pois esta seguiu explorando a ausência do serviço como fato fundamental a ser divulgado.

1.6.3 – Greve contra a privatização da linha 5/Lilás, 2018

No dia 18 de janeiro de 2018, a greve dos metroviários contra a privatização da linha 5/Lilás sofreu mais críticas da imprensa e o tema privatização ganhou evidência

⁷⁶ UOL. **Bancários, metroviários e professores: veja quais categorias anunciaram adesão à greve.** Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/04/26/greve-deve-afetar-transporte-publico-em-ao-menos-6-capitais-veja-quem-ja-aderiu.htm> Última consulta em 09/02/21.

⁷⁷ O GLOBO. **Para João Doria, grevistas são “vagabundos” e “preguiçosos”.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/para-joao-doria-grevistas-sao-vagabundos-preguicosos-21270502>. Última consulta em 07/02/21.

⁷⁸ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1496937840plata650.pdf Última consulta em 07/02/21.

⁷⁹ DATAFOLHA. **Reforma da Previdência é rejeitada por 71% dos brasileiros.** Disponível em: <https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2017/05/1880384-reforma-da-previdencia-e-rejeitada-por-71-dos-brasileiros.shtml>. Última consulta em 05/04/21.

tanto por ser o motivo da greve, quanto porque a imprensa e o governo do estado de São Paulo utilizaram a greve como exemplo para demonstrar que a privatização das linhas de metrô é melhor para os usuários, pois estas não vivem greves. O discurso do governador Geraldo Alckmin neste dia, já reproduzido no item 1.5 do capítulo 1 desta dissertação, é categórico: “Essa absurda greve de parte dos metroviários, contrariando decisão judicial de ter 80% dos trens [funcionando] em horário de pico, reforça nossa convicção com relação à concessão das linhas 5 e 17”.⁸⁰

Segundo o jornal *Bilhete* nº 566 do dia 10 de janeiro de 2018⁸¹, esta greve tinha um caráter de advertência, protesto ou denúncia da concessão de uma das linhas de metrô. Além de questionar a privatização em si, o Sindicato dos Metroviários questionava a licitude do processo, pois argumentavam que estava tudo organizado para entregar a linha para o mesmo grupo empresarial que já operava a linha 4/Amarela. A greve teve previsão de 24 horas de duração e assim ocorreu. Aparentemente, por esse planejamento da greve, os trabalhadores do Metrô e seu sindicato não tinham a expectativa de conseguir reverter o processo de entrega do serviço estatal à iniciativa privada através deste movimento, mas buscavam registrar o protesto, como demonstra o Bilhete nº 567, do dia 26 de janeiro de 2018⁸². Ainda assim, ao longo do dia 18 de janeiro, quando a greve ocorreu, segundo este mesmo informativo, “no final da tarde de 18/1, a Justiça, acatando ação de vereadores do PSOL, concedeu liminar cancelando o leilão. O leilão só foi realizado porque, à noite, o Tribunal de Justiça cassou a liminar”.

Os trabalhadores grevistas também foram pressionados por liminar que exigiu funcionamento de 80% do serviço em horário de pico e 60% nos outros períodos do dia. A liminar novamente não foi cumprida pelos trabalhadores e esse foi o eixo das divulgações na imprensa comercial sobre a greve, o de que os trabalhadores do Metrô não estariam cumprindo a lei e estavam prejudicando a população com a ausência do serviço. Em uma das matérias dos canais dos grandes veículos de comunicação que analisamos, é possível constatar um desequilíbrio entre a quantidade de informações divulgadas que foram fornecidas pela direção da Companhia do Metropolitano e pelo

⁸⁰ O ESTADO DE SÃO PAULO. **Governador Geral do Alckmin condena a greve dos metroviários de SP.** Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,governador-geraldo-alckmin-condena-a-greve-dos-metroviarios-de-sp,70002155529>. Última consulta em 18/12/2020.

⁸¹ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1515608375bi566.pdf Última consulta em 07/02/21.

⁸² Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1517246145bi567.pdf Última consulta em 07/02/21.

governo do estado São Paulo e a quantidade de informações divulgadas fornecidas pelo Sindicato dos Metroviários: a declaração da assessoria de imprensa do Sindicato dos Metroviários foi reproduzida em três linhas. A nota do Metrô foi reproduzida na íntegra⁸³. Apesar do eixo de divulgação da imprensa, a greve não foi considerada abusiva, o que não acarretou multas ao sindicato; e nenhum trabalhador foi demitido. Mas, os trabalhadores tiveram o dia de greve descontado de seus salários.

1.6.4 – 2019: greve contra a Reforma da Previdência do governo Bolsonaro

A greve mais recente incluída no *survey* foi a greve de 14 de junho de 2019. Essa foi a greve mais lembrada pelos usuários entrevistados. Sua ocorrência foi transmitida no Jornal Nacional da Rede Globo e no jornal local da mesma rede de televisão da região metropolitana de São Paulo, o SPTV. Analisamos esses jornais na íntegra, recorrendo ao arquivo de serviço de *streaming*⁸⁴. Essa greve correspondeu à participação dos metroviários na greve geral contra a Reforma da Previdência do governo Bolsonaro e contra os cortes na educação. No Jornal Nacional, ela foi noticiada com esse caráter e deu-se destaque para a participação de vários setores de transporte de algumas capitais do país. A situação particular do Metrô de São Paulo foi transmitida e apresentada sob o efeito imediato dessa greve sobre a população que não conseguiu utilizar esse serviço de transporte.

No jornal local, a notícia sobre a greve de junho de 2019 ocupou muito mais tempo de sua transmissão. Em lugar de ser noticiada como greve geral, da qual também fizeram parte outras categorias, o jornal enfatizou que a paralisação era do Metrô. Começou a transmissão dando informação sobre os trechos do Metrô em funcionamento e enfatizando *ipsis literis* que: “as linhas 4 e 5, que pertencem à concessionária, não são públicas, estão funcionando normalmente.” Logo após essa informação dos apresentadores, toda a reportagem se seguiu sob imagens das estações fechadas, que mostravam as aglomerações de pessoas sem saber o que fazer diante da ausência do serviço. As frases do repórter na estação de metrô se repetiam em torno da mesma ideia

⁸³ G1. **Metroviários aprovam paralisação de 24 horas em São Paulo**. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/metroviarios-aprovam-greve-de-24-horas-em-sao-paulo.ghtml>. Última consulta em 07/02/21.

⁸⁴ Serviço de streaming do grupo Globo, o Globoplay, que possui todas as edições dos jornais citados e podem ser encontrados através da data do dia 14 de junho de 2019, tanto do Jornal Nacional, quando do SPTV.

de tumulto, população prejudicada: “veja quanta gente por aqui”, “muita gente tem que remanejar sua vida nesse começo de manhã”, “muito trânsito na Radial Leste”.

A liminar expedida pela Justiça acerca do funcionamento do serviço exigiu funcionamento de 80% no horário de pico e 60% nos outros horários. Segundo o jornal *Bilhete* do Sindicato dos Metroviários, nº 594⁸⁵, do dia 29 de junho de 2019, a greve não foi considerada abusiva pela justiça, mas houve desconto do dia parado. Ainda segundo o mesmo jornal do sindicato, logo após a greve, o Metrô demitiu trabalhadores; no entanto, o vínculo dessas demissões com a greve é negado pelo Sindicato dos Metroviários, pois segundo a entidade, a maioria dos trabalhadores que foi demitida não havia aderido à greve.

1.6.5 – 2020: greve na pandemia

A última greve realizada pelos metroviários de São Paulo, em julho de 2020, não foi objeto de reflexão dos usuários que entrevistamos. Mas, achamos interessante compartilhar algumas apresentações de suas notícias, porque elas foram impregnadas de julgamento e condenação, o que reforça a ideia de que a imprensa cumpre um papel político na abordagem que faz das greves metroviárias. Analisamos as notícias do telejornal local da Rede Globo, também recorrendo à sua reprodução na íntegra, disponível em serviço de *streaming*. O jornal ficou toda a sua totalidade – duas horas e 25 minutos de duração – tratando a greve dos metroviários.

A greve ocorreu em função do impasse nas negociações da campanha salarial dos trabalhadores. Segundo o jornal Plataforma nº 676, do dia 5 de agosto de 2020⁸⁶, a campanha salarial dos trabalhadores foi uma das mais difíceis, porque ocorreu em um período de pandemia e o objetivo da direção do Metrô e do governo do estado de São Paulo era aproveitar esse momento difícil para atacar direitos dos trabalhadores.

Essa greve teve duas horas de duração, começou a meia noite do dia 28 de julho de 2020 e terminou às duas horas da manhã do mesmo dia, porque se chegou a um acordo neste horário. Houve uma assembleia virtual dos trabalhadores durante a madrugada que definiu pelo encerramento da greve. De acordo com o jornal Plataforma nº 676, essa assembleia teve a participação de quase 1800 pessoas. As notícias sobre

⁸⁵ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1561997524bi_594.pdf
Última consulta em 07/02/21.

⁸⁶ Disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1596730085plata_676.pdf
Última consulta em 07/02/21.

isso davam a entender que tinha sido uma “reunião de madrugada”, e que “os funcionários não ficaram sabendo que a greve acabou, por isso que as estações não abriram, os funcionários estão dormindo”. Essas informações davam um sentido de que a ação coletiva dos trabalhadores não era coletiva, mas sim algo apenas dos dirigentes do sindicato. Durante boa parte do telejornal, o apresentador reproduzia o seguinte raciocínio:

(...) assunto muito polêmico, quem está provocando isso? Muita desconfiança dos usuários, pois por um lado, o governo tem a responsabilidade de evitar uma paralisação no meio de uma pandemia, por outro lado, tem metroviários que lutam pelos seus direitos. Eles estão no direito de lutar? Estão, mas temos uma pandemia, é um serviço essencial e *tem a população inteira com redução de jornada de trabalho, gente desempregada*. (Do minuto 17:36 ao minuto 18:18 da reportagem do jornal SPTV, da Rede Globo, do dia 28 de julho de 2020, grifos nossos).

Como se tratou de uma greve muito curta, não houve tempo para que o contraste entre as condições dos trabalhadores do Metrô e as condições da população fosse mais explorado, mas este recurso não deixou de ser utilizado, como fica nítido na fala citada do apresentador do telejornal ao comparar a condição de desemprego da população com a condição dos metroviários. O poder judiciário também expediu liminar sobre a greve, mas sua rápida duração não gerou efeitos de represália judicial.

Gostaríamos de citar um fato que consideramos importante de uma greve mais longínqua, em 2007. Por estar tão distante no tempo, essa greve não foi citada para os entrevistados. Porém, avaliamos ser importante compartilhar com o leitor mais um exemplo da metodologia de utilização das diferenças das condições socioeconômicas dos trabalhadores do Metrô em relação às condições dos usuários, como recurso para deslegitimar o movimento grevista metroviário. Na greve de 2007, o então governador de São Paulo, José Serra, afirmou em programa jornalístico da Rede Bandeirantes⁸⁷ que a média salarial dos trabalhadores do Metrô era mais de quatro mil reais. Esse número foi atingido ao se somar o salário de todas as pessoas que trabalham no Metrô e dividir pelo número de trabalhadores. O que a média escondia, entretanto, é a disparidade

⁸⁷ Segundo o jornal Plataforma do dia 22 de agosto de 2007, a entrevista com José Serra que conteve essas declarações foi ao ar no dia 02 de agosto de 2007, no Programa do Datena, da Rede Bandeirantes.

salarial entre os cargos de indicação política da empresa – que chegam a ganhar mais 30 mil reais, conforme o Portal Transparência –, e os cargos com menores salários na empresa, como os agentes de estação – que, em valores atuais, ganham entre 1800 e 3300 reais como os agentes de estação, conforme indicado pela Secretaria Geral do Sindicato dos Metroviários. No jornal Plataforma nº 509, do dia 22 de agosto de 2007, há um relato sobre esse debate na imprensa⁸⁸. Depois dessa afirmação do governador, esse argumento se tornou recorrente para desmoralizar a greve dos trabalhadores do Metrô. Em 2014, o que se destacava era o valor dos vales alimentação e refeição. Também em 2014, se enfatizou que os reajustes dos metroviários dos anos anteriores já estavam muito acima das condições de outros setores do transporte⁸⁹.

Entre as greves realizadas do ano de 2014 até 2020, é possível constatar em várias publicações do Sindicato dos Metroviários inúmeras ameaças de greves que acabaram não ocorrendo. Em alguns casos, essas ameaças já eram pressionadas por liminares que limitavam suas realizações. É possível dizer que depois do movimento de 2014, as greves realizadas e as que foram apenas indicadas tinham características defensivas. Também é possível afirmar que a reação do poder judiciário foi de tentar limitar bastante o exercício do direito de greve dos trabalhadores do Metrô.

Os representantes do poder político, que são os agentes que enfrentam o movimento reivindicatório dos metroviários, centram seus discursos no elemento de ilegalidade que as liminares acabam proporcionando; exploram as diferenças de condições econômicas entre os metroviários e o conjunto da população e buscam atribuir aos metroviários o objetivo de prejudicar a população que não consegue utilizar o serviço. O centro do discurso da imprensa comercial é baseado na ausência do serviço, ou seja, constroem a conclusão da notícia com base na percepção individual e imediata que tem o usuário que não consegue acessar o serviço em decorrência da greve. Ao mesmo tempo, privilegia a divulgação das opiniões de um único lado do conflito, o dos representantes do poder político e a direção do Metrô.

Esse esforço da imprensa e do poder público de enfatizar as diferenças de condições econômicas e de sugerir que os metroviários prejudicam a população tem impacto na percepção dos usuários do Metrô sobre as greves? No próximo capítulo,

⁸⁸ Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/uploads/2009/08/plata509.pdf> Última consulta em 07/02/21.

⁸⁹ R7. **Metroviários tem o maior reajuste salarial do setor de transportes**. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/metroviarios-tem-o-maior-reajuste-salarial-do-setor-de-transportes-08062014>. Última consulta em 07/02/21.

passamos ao tratamento dos dados que obtivemos através do nosso *survey* que podem começar a responder a esta questão.

II. As greves na superfície

Quem são os usuários do Metrô e qual sua percepção sobre as greves metroviárias

O centro de nossa pesquisa foi a aplicação de um *survey* junto aos usuários do serviço metroviário. Já mencionamos que realizamos essa pesquisa de campo sobre os usuários que frequentam o metrô estatal, pois era necessário que houvesse existido movimentos grevistas; o que ainda não ocorreu nas linhas privatizadas. Dessa forma, realizamos a pesquisa nas linhas 1, 2, 3 e 15 do Metrô. A linha 5/Lilás viveu experiências de movimentos grevistas no período em que sua operação e seus funcionários pertenciam ao metrô público. No entanto, não aplicamos a pesquisa nessa linha porque, como demonstraremos, o questionário combina uma série de questões acerca do serviço que não ajudaria a estabelecer parâmetros igualitários para nossas conclusões.

A viabilidade de aplicação de um *survey* em uma população de 3,7 milhões de pessoas que utilizam o serviço metroviário existe pela sua lógica da amostragem, muito utilizada em pesquisas de opinião pública (BABBIE, 2013). A amostragem viabilizou a execução do projeto dentro do período possível para conclusão desta dissertação. O recurso de inferência estatística nos permitiu definir uma quantidade de entrevistas a partir do teorema do limite central e buscando como referência o intervalo de confiança usualmente considerado por cientistas sociais, entre 90% e 95%, como descrito na introdução desta dissertação (p. 27).

O Instituto Locomotiva aplicou 813 questionários no período de 6 a 12 de agosto de 2016, com seis entrevistadores, e considerou margem de erro de 3,5 pontos percentuais. Como já mencionado na introdução deste trabalho, realizamos 312 entrevistas, quantidade formulada a partir do teorema do limite central indicados por Kellstedt e Whitten (2015), com margem de erro de cinco pontos percentuais. Nossa amostragem foi aleatória e reproduzimos o mesmo critério utilizado pelo Instituto Locomotiva: sorteamos as estações de metrô onde aplicamos os questionários. Seguindo esse critério, foi necessária a distribuição das entrevistas pelas linhas operacionais do sistema metroviário, pois a variedade das origens e destinos que a malha metroviária paulista oferece também acaba por diferenciar perfis de usuários de acordo com origem e destino.

Elaboramos um conjunto de 40 questões (que podem ser observadas no anexo 1, na página 235) e as entrevistas duraram em média doze minutos. O tempo das entrevistas foi um fator importante, tendo em vista o ambiente de sua realização, as estações de metrô, que são lugares de passagem. Fomos três entrevistadores⁹⁰ e nos preocupamos em abordar usuários em condições de desembarque do sistema, assim como condições de “pouco trânsito”: filas da bilheteria, filas de carregamento do Bilhete Único e situações de espera nas plataformas. Mesmo com essa preocupação, foi necessário acompanhar alguns usuários em suas viagens entre uma estação e outra, para realizar a entrevista completamente.

Como se trataram de questões mais estruturais, cujas respostas não estariam sujeitas a alterações da conjuntura imediata, foi possível realizar em um espaço de tempo maior do que o utilizado pelo Instituto Locomotiva. Aplicamos o *survey* no período de 21 de novembro a 2 de dezembro de 2019.

Considerando a necessidade de realizar pelo menos uma entrevista completa em cada linha do metrô estatal, as estações selecionadas aleatoriamente foram as seguintes: Jabaquara, Luz e Tucuruvi (linha 1/Azul); Consolação e Vila Prudente (linha 2/Verde); Corinthians-Itaquera, Brás e Palmeiras-Barra Funda (linha 3/Vermelha); por fim, Oratório (linha 15/Prata). Distribuímos as 312 entrevistas de forma praticamente igual por cada estação, ou seja: 35 entrevistas em cada uma das estações Jabaquara, Tucuruvi, Consolação, Corinthians-Itaquera, Palmeiras-Barra Funda e Oratório e 34 entrevistas em cada uma das estações Luz, Vila Prudente e Brás. O tratamento dos dados se deu com auxílio fundamental do professor Danilo Torini⁹¹, por meio do Programa SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*).

Dividimos o questionário utilizado nas entrevistas em três blocos. O primeiro deles contém questões sobre as características sociodemográficas, os hábitos de uso, as características socioeconômicas e a experiência sindical, política e coletiva dos nossos entrevistados. O segundo bloco da entrevista contém questões relativas à percepção sobre o serviço, à percepção sobre as greves dos metroviários, à forma como os entrevistados acessam informações sobre as greves e à percepção sobre como a

⁹⁰ Camila Ribeiro Duarte Lisboa (Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo), Carina Matheus (Graduação no curso de Pedagogia da Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo) e Gus Santos (Graduação no curso de Ciências Atuariais da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo).

⁹¹ Coordenador de Pesquisa Pedagógica na Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM-SP), Professor e Coordenador do Curso de Inovação na Educação Superior (ESPM). Pesquisador do CEBRAP (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento).

imprensa noticia o movimento paredista dos trabalhadores do Metrô. No terceiro bloco, fizemos questões com o objetivo de fazer um mapeamento político e ideológico dos nossos entrevistados. Vamos apresentar os resultados de acordo com os blocos da entrevista, analisar os resultados por meio de paralelos com outras pesquisas, como as do Instituto Locomotiva, e baseados na bibliografia estudada. Nos dados que forem possíveis de estabelecer comparações entre as condições dos usuários e as condições dos metroviários, também o faremos.

2.1 – A localização social dos usuários do Metrô

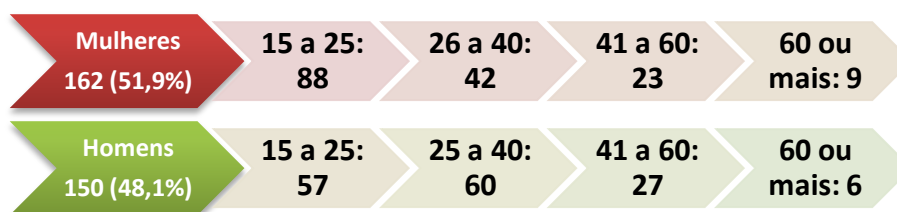
As perguntas do primeiro bloco corresponderam a variáveis sociodemográficas e socioeconômicas e teve por objetivo caracterizar a localização social dos usuários do metrô: sua classe social, sua relação com o mercado de trabalho, formas de contrato, salário, escolaridade. Também buscamos compreender hábitos de uso do sistema de transporte metroviário: motivo e a regularidade do uso e tempo de utilização. Isso nos serviu para cálculo dos elementos que podem ser considerados pelos usuários para definir sua percepção sobre as greves. Neste primeiro bloco, também buscamos a caracterização dos usuários em relação às suas experiências de participação em manifestações, protestos e organização coletiva, elemento que, acreditamos, também interfere na percepção que buscamos. Este primeiro bloco correspondeu a 23 questões de todo o questionário.

2.1.1 – Características sociodemográficas dos usuários do Metrô

Dos 312 entrevistados, 162 eram mulheres e 150 eram homens. No caso da pergunta sobre gênero ou sexo e no que se refere à faixa etária, buscamos garantir que nossa amostra refletisse perfis diferentes. Dessa forma, tentamos intercalar a abordagem entre homens e mulheres e entre pessoas aparentemente mais jovens, adultas ou idosas. No que diz respeito à idade, este esforço foi proporcional ao perfil do público usuário, pois como vemos na figura abaixo, as faixas etárias mais jovens são muito mais presentes entre as pessoas que utilizam o Metrô. Na figura 1, apresentamos as faixas etárias de nossa amostra divididas por sexo.

Vale mencionar que no questionário que apresentamos aos usuários, colocamos três alternativas de respostas em relação à pergunta sexo: 1) feminino; 2) masculino; 3) outro. Ninguém respondeu à terceira alternativa, que disponibilizamos para que pessoas que não consideram ter um gênero binário pudessem responder.

Figura 1: Sexo X Faixa etária dos usuários do Metrô⁹²



Na totalização das respostas sobre faixa etária, sem a divisão por sexo, temos a seguinte distribuição: 145 pessoas da faixa entre 15 e 25 anos (46,5% do total), 102 da faixa entre 26 e 40 anos (32,7%), 50 pessoas da faixa entre 41 e 60 anos (16%) e 15 pessoas com 60 anos ou mais (4,8%).

O tamanho e propósito do *survey* que aplicamos não reflete necessariamente o perfil geral dos usuários do Metrô de São Paulo, nem tampouco buscamos concluir que suas opiniões acerca das greves metroviárias refletem a opinião global e generalizada dos usuários do serviço. Analisamos a nossa amostra. Entretanto, talvez nos seja possível algumas generalizações, tanto pelas escolhas estatísticas já explicadas, quanto pelo fato de que nossa amostra reflete, em alguns aspectos sociodemográficos, o perfil da população do país e o perfil dos usuários do Metrô captados por outras pesquisas sobre este universo, vejamos.

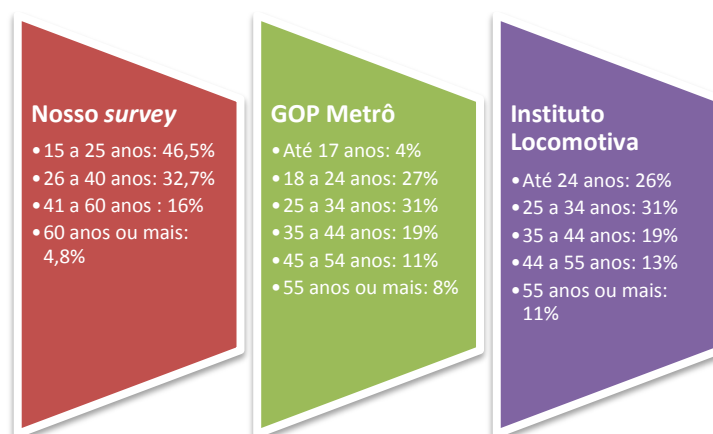
A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) contínua⁹³, publicada em 2019, demonstrou que as mulheres são 51,8% da população brasileira e os homens são 42,8%. A Pesquisa de Caracterização Socioeconômica dos usuários do Metrô e seus hábitos de viagem, produzida pela Gerência de Operações do Metrô (GOP), em 2018, demonstrou que as mulheres eram 57% dos usuários do serviço, ao passo que os homens eram 43%. Outra pesquisa que atuou sobre os usuários do serviço metroviário, a pesquisa do Instituto Locomotiva, de 2016, teve um público composto por 55% de mulheres e 45% de homens.

⁹² A menos que as figuras, gráficos e tabelas chamem informações de outras pesquisas, o que será devidamente indicado, a fonte dos dados será sempre a mesma: *survey* “A percepção dos usuários do Metrô sobre as greves metroviárias”, 2019, realizado por Camila Ribeiro Duarte Lisboa.

⁹³ A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) contínua é uma pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que investiga trimestralmente as flutuações do mercado do mercado de trabalho e outras variáveis necessárias para compreensão do desenvolvimento socioeconômico do país. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD Contínua. O que é?**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=o-que-e>. Última consulta em 03/02/21.

Em relação à faixa etária, podemos dizer que o perfil etário da nossa amostra se mostrou mais jovem do que o perfil levantado pela Gerência de Operações do Metrô e pelo Instituto Locomotiva. Estas duas pesquisas dividiram as faixas de idade de forma distinta à nossa, mas a comparação é possível ser feita, como demonstramos na figura abaixo.

Figura 2: Comparação da nossa amostra com as amostras da GOP Metrô e do Instituto Locomotiva em relação à faixa etária



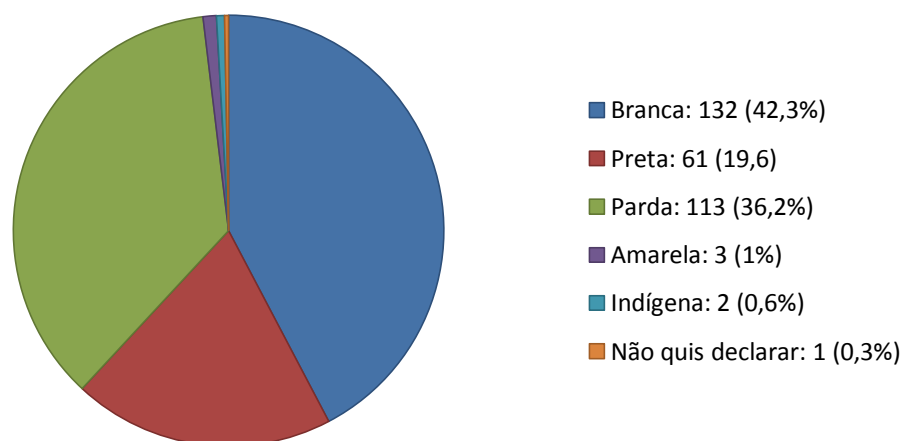
Fonte: Pesquisa da GOP Metrô (2018) e do Instituto Locomotiva (2016).

Em relação à faixa etária da população em geral, a PNAD contínua de 2019 apresenta uma significativa tendência de queda da população de pessoas abaixo dos 30 anos de idade – de 47,7% em 2012 para 42,4% em 2019. Já a população acima de 30 anos registrou crescimento, atingindo 57,7% – maior do que a de 2012, de 52,4%. Podemos dizer que o público usuário do Metrô é mais jovem do que a média da população brasileira em geral. Desenvolveremos uma hipótese explicativa dessa diferença de configuração no próximo item 2.1.2, ao apresentarmos os resultados que obtivemos acerca dos motivos de uso do serviço metroviário.

Como parte de captar as características sociodemográficas de nossa amostra, questionamos nossos entrevistados em relação à nacionalidade. De todos os nossos entrevistados, apenas dois não eram brasileiros – um era boliviano e um era venezuelano. Ainda que seja uma quantidade bem reduzida em nossa amostra, é válido mencionar que, segundo o Relatório Anual do Observatório das Migrações Internacionais, em 2018, os bolivianos e os venezuelanos estavam entre as três maiores nacionalidades da população imigrante no Brasil. Nenhuma das pesquisas que atuaram no universo dos usuários do Metrô, e que estamos utilizando como referência, buscaram

dados sobre nacionalidade. Também não o fizeram em relação à cor ou raça. Para mapeamento da distribuição racial de nossa amostra, utilizamos como alternativas de resposta os mesmos critérios utilizados pelo IBGE, pois isso viabilizou as comparações com as pesquisas sobre os dados raciais da população em geral, que são realizadas por esse Instituto. No gráfico 1, apresentamos os resultados que obtivemos em nosso *survey*.

Gráfico 1: Usuários do Metrô por cor ou raça



O percentual de pessoas brancas de nossa amostra é praticamente igual ao percentual da PNAD contínua, 42,3% e 42,7%, respectivamente. Já em relação às pessoas pretas e pardas, há algumas distinções dignas de breve nota. Na PNAD contínua, 9,4% se declararam pretas e 46,8% se declararam pardas. Em nossa amostra 19,6% se declararam pretas e 36,2% se declararam pardas. Entretanto, na somatória das duas variáveis de cada pesquisa, os percentuais ficam muito próximos: na PNAD contínua são 56,2% de pretos e pardos e em nossa amostra são 55,8%.

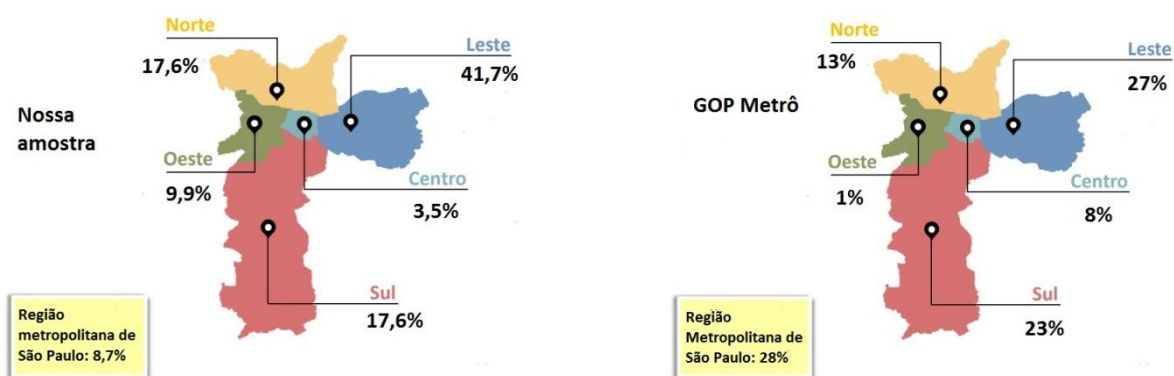
Segundo Petruccelli (2013), pesquisador do IBGE sobre diversidade racial, o termo “pardo” apareceu no primeiro censo demográfico realizado no Brasil em 1872 e é objeto de muitos questionamentos de entidades ligadas aos movimentos de luta contra a discriminação racial, como a União de Negros pela Igualdade (UNEGRO). Para esta entidade, todos deveriam ser considerados negros, sem a distinção entre pretos e pardos. Entretanto, para o pesquisador do IBGE, a divisão é válida porque permite a comparação com dados de pesquisas anteriores e porque ele avalia que realmente há diferenças de condições entre pretos e pardos. De toda a forma, ambas as visões enquadram pretos e pardos entre a população negra. Portanto, podemos dizer que, segundo nossa amostra, os usuários do Metrô de São Paulo são majoritariamente

negros, acompanhando a tendência de crescimento da população negra no conjunto da população brasileira, como demonstrado pela PNAD contínua de 2019.

Outra pesquisa que nos serve como referência é a realizada pela *Rede Nossa São Paulo*, em 2020, que analisou as relações raciais na cidade de São Paulo. Dentre seus 800 entrevistados, 44% se declaram brancos, 53% se declararam pretos ou pardos, e 3% se declararam de outra cor ou raça. Essa amostra abarcou um universo mais próximo do nosso universo de pesquisa, pois foi feita entre moradores da cidade de São Paulo, onde vivem majoritariamente os usuários do Metrô. Entendemos que ela reforça a validade estatística do perfil racial de nossa amostra.

Seguindo a apresentação dos dados levantados por nossa pesquisa de campo, passamos a demonstrar as regiões da cidade onde vivem nossos entrevistados. Como vemos na figura abaixo (3), nossa amostra foi distinta dos resultados da pesquisa da Gerência de Operações do Metrô. Dos nossos entrevistados, 41,7% são da zona Leste da cidade de São Paulo, 17,6% da zona Norte, 17,6% da zona Sul, 9,9% da zona Oeste, 8,7% da Região Metropolitana de São Paulo e 3,5% do Centro. Segundo a pesquisa do Metrô, 28% são da Região Metropolitana de São Paulo, 27% são da zona Leste, 23% da zona Sul, 13% são da zona Norte, 8% do Centro e 1% da zona Oeste. Para melhor visualização da diferença, reproduzimos a ilustração comparativa abaixo.

Figura 3: Região de moradia dos usuários do Metrô – survey “A percepção dos usuários do Metrô sobre as greves metroviárias” X pesquisa GOP Metrô



Fonte: GOP Metrô, 2018.

A pesquisa do Metrô teve uma amostra muito maior do que a nossa. Acreditamos que com uma amostra menor, com pesquisas em menos estações, alguns dados tendem a ser diferentes. Por exemplo, de todas as estações em que aplicamos o questionário, apenas uma tem fluxo de passageiros característico de quem vive na região metropolitana da cidade (estação Jabaquara), fato que teve mais ocorrência na pesquisa

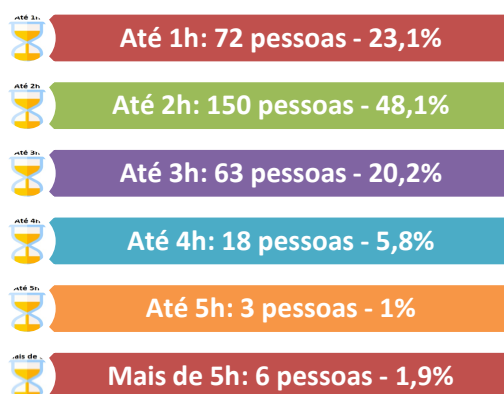
feita pelo Metrô. Entretanto, existem fatos característicos da cidade, como a grande população residente da zona Leste, que foram demonstrados nas duas pesquisas.

Estamos reproduzindo dados das pesquisas citadas para termos referências de comparação e considerarmos as especificidades de nossa amostra. Vamos reproduzir o mesmo esforço em relação a todas as outras questões do nosso *survey*, como as relativas aos hábitos de uso que são apresentadas na próxima seção.

2.1.2 – Hábitos de uso dos passageiros

As questões sobre os hábitos de uso foram necessárias para nossa pesquisa para demonstração de que a realização da greve no serviço metroviário impacta a vida cotidiana dessas pessoas, motivo pelo qual elas acabam se tornando também atores das greves metroviárias, ainda que de forma involuntária. Como poderemos ver na demonstração dos resultados sobre as perguntas em relação aos hábitos de uso, as pessoas que compuseram a amostra utilizam bastante o Metrô, uma expressiva maioria gasta duas horas por dia no transporte público, utiliza o sistema de cinco a sete vezes por semana, tem como principal motivo de uso a ida ao trabalho e utiliza o Metrô de forma combinada com outro modal. Na figura abaixo (4), demonstramos o tempo gasto por dia no transporte público pelos nossos entrevistados.

Figura 4: Tempo gasto no transporte público por dia pelos usuários do Metrô



Em comparação com a pesquisa feita pela GOP Metrô (2018), nossa amostra é composta por muito mais usuários que gastam mais de 2 horas no transporte público. Foram 28,9% dos nossos entrevistados (soma dos percentuais dos que responderam “até 3h”, “até 4h”, “até 5h” e “mais de 5h”) que alegaram essa condição contra apenas 5% dos usuários na pesquisa do próprio Metrô. Vale mencionar que a pergunta feita na

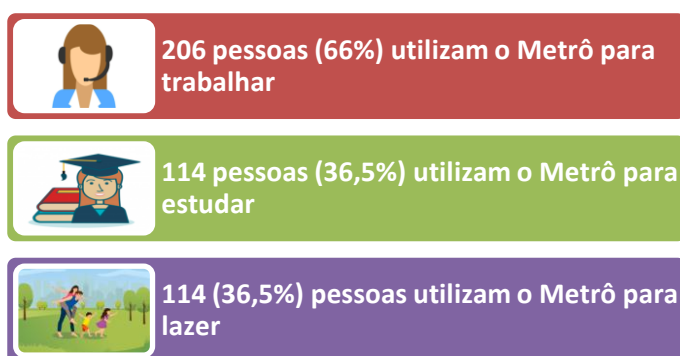
pesquisa do Metrô foi relativa ao tempo utilizado no modal metroviário, diferente de nossa questão, que buscou informação sobre o tempo gasto no transporte público de uma forma geral.

Neste tema, nossa abordagem se assemelhou mais à que foi adotada pela pesquisa da *Rede Nossa São Paulo* sobre mobilidade urbana na capital paulista. Segundo esta pesquisa, em 2020, o tempo médio diário de deslocamento na cidade, via transporte público, aumentou quatro minutos em relação a 2019, totalizando 2 horas e 31 minutos.

No que diz respeito ao número de dias por semana em que o usuário normalmente acessa o serviço do Metrô, a pesquisa da empresa demonstrou que 79% dos usuários utilizam o Metrô de cinco a sete dias por semana. Em nossa amostra 65,1% responderam utilizar o Metrô com essa frequência; 20,8% responderam utilizar de duas a quatro vezes por semana; 5,8% responderam utilizar apenas uma vez e 8,3% responderam utilizar menos de uma vez por semana.

A questão sobre motivos de uso foi múltipla pelo conhecimento prévio de que o transporte público é utilizado por diversos motivos pelas mesmas pessoas. 66% responderam que utilizam o serviço para trabalhar, 36,5% utilizam para estudar, 36,5% para lazer e 9,9% para outros motivos. Os outros motivos especificados pelos nossos entrevistados foram: “consultas e tratamentos médicos” (2,24%), “fazer compras” (1,6%), “procurar emprego” (1,6%), “fazer visitas” (0,6%), “frequentar igreja” (0,3%), “ir ao banco” (0,3%), além de 2,24% de pessoas que responderam que utilizam o Metrô por outros motivos, mas não especificaram. Na figura 5, ilustramos as respostas mais expressivas desta questão que permitia assinalar mais de uma alternativa.

Figura 5: Motivos de uso do Metrô



Quando apresentamos a faixa etária de nossa amostra, acompanhadas de dados das pesquisas realizadas pela GOP Metrô e pelo Instituto Locomotiva, indicamos haver

uma hipótese explicativa para uma forte presença de pessoas menores de 30 anos. Conforme indicado pela PNAD contínua de 2019, essa faixa etária está diminuindo sua presença na composição etária da população brasileira em geral. No entanto, ela nos aparece com bastante expressão entre os usuários do Metrô, tanto em nossa amostra, quanto na amostra da GOP Metrô e do Instituto Locomotiva.

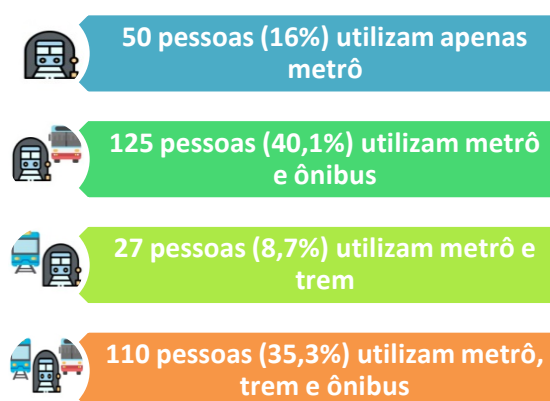
Acreditamos que uma das explicações para isso é o fato de o Metrô ser bastante utilizado pelo motivo “estudar”, uma atividade que é muito mais exercida entre pessoas que tem até 30 anos. Soma-se a isso o fato de que muitas universidades privadas da cidade de São Paulo são situadas próximas às estações de Metrô. As estações Palmeiras-Barra Funda e São Joaquim, que possuem universidades particulares com grande quantidade de alunos, são exemplos de estações que acabam tendo grande fluxo de estudantes. Entre os trabalhadores do Metrô, há o conhecimento tácito de que determinadas estações têm mais de dois horários de pico, porque além do horário relacionado ao início e fim do horário comercial, há também o horário de pico da saída das universidades⁹⁴. A linha 6/laranja, nova linha que ainda está em construção, já é apelidada como “linha das universidades”, porque vai passar próxima a diversos grandes complexos universitários.

Portanto, é possível afirmar que parte do público usuário do Metrô, que se depara com as greves que essa categoria realiza, é composta por estudantes que também, ao que indicam os dados que levantamos, combinam essa atividade com o trabalho, que foi o principal motivo de uso apontado por 66% de nossos entrevistados. Na pesquisa feita pela GOP Metrô, 68% responderam utilizar o Metrô para trabalhar.

Os dados levantados pelo nosso *survey* reforçam a ideia já apresentada de que os trabalhadores do Metrô de São Paulo deslocam parte importante da força de trabalho da cidade. E, portanto, o público de suas greves é, essencialmente, composto por trabalhadores e estudantes. Com a apresentação dos modais utilizados pela nossa amostra, que fazemos na figura abaixo (6), destacamos os elementos apresentados na introdução desta dissertação acerca da mobilidade urbana na cidade de São Paulo: ainda que o Metrô seja um serviço muito utilizado, nossa amostra demonstrou que uma significativa maioria o utiliza com integração aos serviços de ônibus.

⁹⁴ Já trabalhei nas estações Palmeiras-Barra Funda e Carrão, que possuem essa característica de mais de dois horários de pico. Evidentemente, isso sofreu uma alteração com a pandemia do novo coronavírus, uma vez que as universidades tiveram as aulas suspensas.

Figura 6: Modais utilizados pelos usuários do Metrô



Como vemos, 40,1% combinam a utilização de metrô e ônibus; 35,3% utilizam metrô, trem e ônibus; 16% utilizam apenas metrô e 8,7% utilizam metrô e trem. É válido indicar que dentre as estações onde realizamos as entrevistas, duas delas (Palmeiras-Barra Funda e Corinthians-Itaquera) possuem terminal de ônibus e integração com os serviços da CPTM. Outras duas (Brás e Luz) possuem apenas integração com os serviços da CPTM. Mais três (Jabaquara, Tucuruvi e Vila Prudente) possuem apenas terminal de ônibus. Outras duas (Oratório e Consolação) não possuem nem integração com a CPTM, nem terminal de ônibus.

Diferentemente da nossa pesquisa, a pesquisa da GOP Metrô (2018) não captou a combinação dos três modais. Segundo esta pesquisa, 18% utiliza apenas metrô, 34% utiliza metrô e ônibus e 10% utiliza metrô e trem. A pesquisa do Instituto Locomotiva (2016) fez a pergunta de forma distinta, captando a utilização dos últimos 30 dias até o dia de realização da pesquisa e constatou que nos 30 dias antecedentes à pesquisa, apenas 4% utilizou só o metrô como meio de transporte e 27% utilizou metrô, trem e ônibus.

A pesquisa da *Rede Nossa São Paulo* (2020) captou essa condição de forma mais abrangente, considerando outros meios de transporte, como carros, bicicleta, percursos a pé e transporte por meio de aplicativos. Esta pesquisa também captou a nova realidade da pandemia do novo coronavírus. Por isso, captou que o ônibus continua sendo o meio de transporte mais utilizado, mas que houve uma queda significativa de sua utilização no ano de 2020 (de 47% para 35% em comparação com o ano de 2019) e que cresceu os deslocamentos a pé (6% para 15% entre 2019 e 2020) e por meio de aplicativos (5% para 6% no mesmo período). Passemos agora aos resultados relativos às características socioeconômicas dos usuários do Metrô.

2.1.3 - Características socioeconômicas dos usuários do Metrô

Antes de apresentar os resultados obtidos pela nossa pesquisa, vamos fazer algumas considerações acerca das características do mercado de trabalho brasileiro para depois, podermos compará-las com as características da população usuária do Metrô.

A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2017 demonstra uma tendência de formas de ocupação da população trabalhadora que já vem sendo constatada e analisada pela Sociologia do Trabalho há algum tempo. Essa tendência refere-se a uma evolução muito significativa do setor serviços, combinada a uma presença cada vez maior de elementos que caracterizam um duro processo de precarização do trabalho (DRUCK, 2013). A ampliação de postos de trabalho sem carteira assinada, o que caracteriza a diminuição de direitos trabalhistas, é uma expressão dessa tendência.

Ainda que com dados superiores às outras regiões do país, a região Sudeste é parte dessa tendência. Para captação desses dados, os pesquisadores do IBGE utilizaram como referência a última semana de realização da pesquisa, que captou a conjuntura de crise econômica e sua materialização no mundo do trabalho. Segundo Relatório da PNAD (2017, p. 14),

Os resultados da PNAD Contínua, de 2012 a 2016, evidenciam que, até 2014, o mercado de trabalho brasileiro apresentou incremento da ocupação, sobretudo do emprego formal; redução da desocupação, que atingiu sua menor taxa; e aumento da renda do trabalho. Nos dois anos finais, tais indicadores sofreram reversão.

Desta forma, o ano de 2016 apresentou uma elevação da taxa de desocupação em relação a 2014 e 2015, superando o índice de 10%. Os dados revelam também que 49,8% dos trabalhadores com 16 anos ou mais possuem vínculo formal de trabalho, 24,7% são trabalhadores por conta própria e 18,5% são empregados sem carteira. A primeira categoria, de trabalhadores com vínculo formal, demonstrou queda em relação à série histórica (de 2012 a 2016) e as duas últimas categorias, trabalhadores por conta própria e empregados sem carteira de trabalho, demonstraram crescimento.

A última PNAD Contínua, de 2019, publicada também no material produzido pelo IBGE *O Brasil em números* (IBGE, 2020), demonstrou a manutenção da tendência de crescimento do trabalho informal no país, assim como o aumento da desocupação, que

totalizou 12,575 milhões de pessoas. Sobre o crescimento da informalidade, nas palavras de Saboia (2020, p. 175),

Considerando o total da população ocupada no País (*sic*) em 2019, observa-se que 20% são empregados sem carteira assinada (sendo 4,7% trabalhadores domésticos sem carteira assinada), 25,8% são trabalhadores por conta própria e 2,2% são trabalhadores familiares. Enquanto isso, o emprego com carteira assinada não passava de 39%. Entre 2014 e 2019, houve queda de 3,2 milhões de empregados com carteira assinada no setor privado, aumento de 1,3 milhões de empregados sem carteira assinada no setor privado e crescimento de três milhões de trabalhadores por conta própria. Tais dados dão uma dimensão do tamanho e do crescimento da informalidade no País nos últimos anos.

Em novembro de 2020, foi divulgada a PNAD Contínua do trimestre de julho, agosto e setembro daquele ano, pesquisa na qual se demonstrou, assim como a do trimestre anterior, o impacto da crise do coronavírus sobre o mercado de trabalho brasileiro. A força de trabalho desocupada chegou a mais de 14 milhões de pessoas e a taxa de desocupação a 14,6%. Na região Sudeste, em particular, a taxa de desocupação superou os 15%.

Nas tabelas que apresentaremos a seguir, o leitor terá contato com os dados que obtivemos sobre a população usuária do Metrô acerca da condição de emprego e desemprego e em relação à presença formal ou informal no mercado de trabalho. Como podemos ver na tabela 1, das pessoas que entrevistamos, pouco mais de 25% responderam não estar trabalhando no momento da entrevista. É necessário considerar que parte dessas pessoas é jovem que apenas estuda, em alguns casos sem renda própria, sustentados pela família. Avaliamos que nossa amostra expressou parcialmente a tendência de desocupação presente no mercado de trabalho brasileiro, e não expressou o impacto da crise do coronavírus, pois ela foi feita antes dela se expressar na ocupação e desocupação da força de trabalho no país.

Tabela 1: Emprego e desemprego dos usuários do Metrô no momento da entrevista

| Você está trabalhando atualmente? | N | % |
|--|----------|----------|
| Sim | 227 | 72,8 |
| Não | 79 | 25,3 |
| Aposentado | 6 | 1,9 |
| Total | 312 | 100 |

Das 79 pessoas que disseram não estar trabalhando, 30 (37,97% deste universo) disseram ter procurado emprego na última semana em relação à data da entrevista e 33 (41,77%) disseram ter procurado emprego no último mês. O restante que disse não ter procurado emprego podem ser os vários estudantes de nossa pesquisa ou pessoas que já desistiram de procurar emprego, que poderiam ser enquadradas na condição de “desalentados”. Desalento é a categoria utilizada pelo IBGE para caracterizar as pessoas que desistiram de procurar emprego e, estatisticamente, esses trabalhadores não entram nos dados de desemprego no Brasil. Ao que indica nossa pesquisa, essa condição é pouco frequente entre os usuários do Metrô.

A pesquisa da GOP Metrô, de 2018, não indagou os usuários sobre condição de emprego e desemprego. No entanto, fez um mapeamento dos tipos de Bilhetes de passagem mais utilizados – Bilhete único, Bilhete integrado Metrô e EMTU, Bilhete do Idoso, Bilhete do desempregado etc. De acordo com essa pesquisa, o Bilhete do desempregado foi citado por menos de 1% dos usuários. Segundo as informações sobre Bilhetes de viagem presentes no site do Metrô, uma de suas modalidades é o Bilhete do desempregado, que só pode ser adquirido se a pessoa tiver sido demitida nos últimos seis meses antes do pedido de aquisição do Bilhete. Portanto, a pequena quantidade de pessoas que utiliza este Bilhete não indica que haja apenas 1% dos usuários do Metrô em condição de desemprego. Este dado nos parece indicar mais que esse benefício social atende muito parcialmente os usuários em condição de desemprego e, definitivamente, não atende as pessoas em condição de desalento que, como já afirmamos, parecem frequentar pouco o Metrô.

Nossa amostra captou a expressiva presença do trabalho informal entre os usuários do Metrô, trabalhadores menos protegidos pela CLT e por direitos sociais. A tabela 2, abaixo, nos aponta que mais de 43% dos respondentes tinham carteira de trabalho assinada – ou seja, um contrato formal de trabalho regido pela CLT – e quase 31% eram trabalhadores sem vínculo formal. Nesta questão, 25,3% dos respondentes foram enquadrados na categoria “não sabe/não respondeu” porque já haviam respondido não estar trabalhando no momento da entrevista.

Tabela 2: Relação dos usuários do Metrô com contrato formal de trabalho regido pela CLT

| Trabalha com carteira de trabalho assinada? | N | % |
|--|----------|----------|
| Sim | 137 | 43,9 |
| Não | 96 | 30,8 |
| Não sabe/Não respondeu | 79 | 25,3 |
| Total | 312 | 100 |

Nossa amostra teve um elevado percentual de entrevistados sem carteira de trabalho assinada. Este percentual é superior ao da PNAD 2019, que apontou a existência de 20% de trabalhadores sem vínculo formal no país. Isso ocorreu porque dentre os 30,8% dos nossos entrevistados sem carteira de trabalho assinada estão também os trabalhadores autônomos. A PNAD 2019 registrou a existência de 25,8% de trabalhadores por conta própria e os mapeou separadamente em relação aos que não possuem vínculo formal de trabalho através da carteira de trabalho. Apesar de não termos feito a separação nesta questão demonstrada pela tabela 2, veremos adiante, na tabela 3, que 20% de nossa amostra declararam ser autônoma. Portanto, atribuímos o elevado percentual de trabalhadores sem carteira de trabalho assinada ao fato de termos encontrado também uma expressiva quantidade de pessoas que se enquadram como autônomos ou trabalhadores por conta própria.

Os metroviários, como já demonstrado no capítulo 1, são trabalhadores com vínculo formal, possuem carteira de trabalho assinada e, por consequência de seu poder de organização, de associação e de barganha, possuem direitos superiores aos contidos na CLT. Ainda que esses trabalhadores vivam um processo de precarização nas suas relações de trabalho, como descrevemos no capítulo 1, é possível dizer que estão em uma condição diferente de parte significativa dos usuários do Metrô. Essa diferença interfere na percepção dos usuários sobre suas greves? Esta é uma questão que desenvolveremos no capítulo 3 desta dissertação. E tentaremos fazê-la também em relação a outros dados das condições socioeconômicas dos usuários do serviço metroviário. Para isso, seguimos a apresentação, nas tabelas abaixo, dos dados sobre ocupação dos usuários do Metrô (tabela 3) e sobre os tipos de contrato de trabalho (tabela 4) obtidos através de nosso *survey*.

Tabela 3: Ocupação dos usuários do Metrô

| Qual a sua ocupação? | N | % |
|-----------------------------|----------|----------|
| Empregado do setor privado | 135 | 43,3 |
| Empregado do setor público | 28 | 9 |
| Autônomo/Conta própria | 64 | 20,5 |
| Dona de casa | 0 | 0 |
| Empregado doméstico | 1 | 0,3 |
| Diarista | 0 | 0 |
| Empresário/Empregador | 3 | 1 |
| Profissional liberal | 2 | 0,6 |
| Não sabe/Não respondeu | 79 | 25,3 |
| Total | 312 | 100 |

Tabela 4: Tipos de contrato de trabalho dos usuários do Metrô

| Qual o seu tipo de contrato? | N | % |
|-------------------------------------|----------|----------|
| Prazo indeterminado | 122 | 39,1 |
| Prazo determinado | 11 | 3,5 |
| Pessoa jurídica | 19 | 6,1 |
| Tempo parcial | 2 | 0,6 |
| Temporário | 1 | 0,3 |
| Intermitente | 3 | 1 |
| Estatutário | 11 | 3,5 |
| Outro | 13 | 4,2 |
| Não possui | 53 | 17 |
| Não Sabe/Não Respondeu | 77 | 24,7 |
| Total | 312 | 100 |

Percebe-se por meio das duas tabelas, que a quantidade de trabalhadores que não respondeu é igual ou muito próxima à quantidade de respondentes que disseram não estar trabalhando no momento da entrevista (tabela 1). Ao observarmos detalhadamente este cruzamento, podemos afirmar que são praticamente as mesmas pessoas. Em alguns casos isolados, houve entrevistados que responderam não estar trabalhando na questão demonstrada na tabela 1, mas que definiram seu tipo de ocupação ou de contrato. Portanto, a condição de não trabalhar explica essa quantidade de abstenções diante das perguntas demonstradas pelas tabelas 3 e 4.

As características da ocupação dos usuários do Metrô se aproximam das características gerais da população brasileira, de acordo com os dados da PNAD Contínua de 2019. Segundo esta pesquisa, 35,8% da população ocupada é empregada do setor privado com carteira de trabalho assinada e 12,7% são empregados no setor privado sem carteira de trabalho assinada – o que totaliza 48,5% de pessoas empregadas no setor privado. Em nossa amostra, esse total foi de 43,3%. Na PNAD Contínua 2019,

12,3% apareceram como empregadas no setor público, em nossa amostra foram 9%. Os trabalhadores por conta própria na população em geral são 25,8%, e em nossa amostra foram 20,5%. Os empresários ou empregadores apareceram como 4,6% da amostra da PNAD e como 1% em nossa amostra. Os trabalhadores domésticos foram sub-representados em nossa pesquisa, pois são 6,6% da população em geral, segundo a PNAD, e foram apenas 0,3% em nossa amostra.

Parece-nos ter sido correto o exercício que fizemos ao longo da nossa pesquisa de trabalhar com a ideia de que, do ponto de vista das características socioeconômicas, a população usuária do Metrô é um estrato das características mais gerais da população brasileira. E que, portanto, existe um contraste de condições socioeconômicas entre os trabalhadores do Metrô e os usuários do Metrô. A ocupação no setor privado é uma expressão inequívoca disso, pois diferente da maior parte da população brasileira e da maior parte dos usuários do Metrô, os metroviários ocupam postos de trabalho no setor público. Entretanto, há condições próximas, como o fato de que tanto os metroviários quanto os usuários, em sua maioria, terem relações de trabalho regidas pela CLT. No capítulo 3 vamos avaliar, através do cruzamento dos dados estatísticos que levantamos, se há possibilidade de essas diferenças e essas semelhanças interferirem na percepção dos usuários sobre as greves.

Em relação à pergunta sobre “tipos de contrato”, encontramos algumas dificuldades de compreensão dos entrevistados sobre o que responder. Já tínhamos captado essa dificuldade no pré-teste que realizamos. Tentamos resolver explicando ao lado de cada modalidade como ela se caracteriza, no entanto, a dificuldade persistiu. Portanto, acreditamos que algumas respostas encaixadas na opção “não possuo” (17%), possivelmente pertençam a outra modalidade apresentada nas opções de resposta.

Uma hipótese explicativa para essa dificuldade é o fato de que a Reforma Trabalhista aprovada em 2017 é muito recente. Para Krein (2018), esta “contrarreforma” legalizou práticas já existentes no mercado de trabalho, mas também possibilitou novas opções aos empregadores para utilizar a força de trabalho de acordo com seus interesses. Ela também permitiu aos empregadores maior liberdade para negociação dos tipos de contrato. Outras hipóteses que explicam a quantidade de respostas “não possuo [contrato de trabalho]” é o fato de que muitos trabalhadores autônomos compuseram nossa amostra (20,5%), assim como o número expressivo de estudantes, 36,5%. Mas, podemos afirmar que foi uma das perguntas que os usuários tiveram maior dificuldade de responder, mesmo entre aqueles que responderam

trabalhar com carteira de trabalho assinada, o que aparentemente indica uma condição melhor para conhecer e entender seu tipo de contrato. Também aqui pudemos visualizar um contraste entre as condições dos trabalhadores do Metrô e as condições dos usuários.

Outro aspecto das relações de trabalho que diferencia a condição dos metroviários em relação às condições da força de trabalho da população em geral é a forma de contrato terceirizado. Já demonstramos no capítulo 1 que o processo de terceirização avança no interior da Companhia do Metropolitano, e isso tem impacto no poder de organização e de barganha dos trabalhadores desta empresa. Mas, a maior parte dos trabalhadores que fazem o Metrô funcionar, e que realizam as greves do Metrô, ainda é contratada diretamente por esta empresa pública. Em nosso *survey*, 11,5% dos usuários afirmaram trabalhar como terceirizado, uma quantidade inferior à condição da população em geral. Porém 36,2% dos respondentes afirmaram já ter trabalhado contratado por empresa interposta. Na tabela abaixo (5) compilamos as respostas dos usuários a essas duas perguntas.

Tabela 5: Relação dos usuários do Metrô com o trabalho terceirizado

| Tipo de emprego | N | % |
|--|----------|----------|
| Contratado pela empresa principal | 132 | 42,3 |
| Terceirizado | 36 | 11,5 |
| Não sabe/Não respondeu | 144 | 46,2 |
| Total | 312 | 100 |
| Já trabalhou como terceirizado? | | |
| SIM | 113 | 36,2 |
| NÃO | 194 | 62,2 |
| Não sabe/Não respondeu | 5 | 1,6 |
| Total | 312 | 100 |

Os relatórios que avaliamos da PNAD não captam estatísticas relativas ao processo de terceirização do trabalho. Podemos ter uma noção de sua dimensão através de dados revelados pela Nota Técnica do DIEESE nº172, de março de 2017. Segundo este Departamento, a principal fonte de dados para se ter clareza da quantidade de trabalhadores terceirizados no país é o Cadastro Nacional de Informações Sociais (CNIS). Este cadastro é administrado pelo Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) e é um banco de dados de todos os trabalhadores com vínculo empregatício no país. No entanto, os dados desse cadastro não são disponibilizados pelo governo federal a nenhuma instituição de pesquisa. Portanto, essa Nota Técnica foi produzida com base

nos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e do Cadastro Nacional de atividades econômicas. O estudo do DIEESE foi baseado na identificação de atividades econômicas com características associadas às atividades-meio, geralmente relacionadas à terceirização; com essa metodologia se chegou a uma porcentagem aproximada da força de trabalho empregada como terceirizada no país. A Nota revela que em 2014, havia 12,5 milhões de vínculos ativos nas atividades tipicamente terceirizadas, podendo configurar-se um quarto ou 25% dos vínculos de trabalho formais no Brasil.

Nossa amostra (com 11% de pessoas que trabalham contratadas por empresas terceirizadas e 36,2% que já trabalharam contratados por empresa terceirizada) pode indicar não apenas a força da presença dessa forma de contrato, como também a instabilidade desses contratos, característica revelada pelos estudos acerca do processo de terceirização da força de trabalho brasileira (ANTUNES e DRUCK, 2014).

Outra forma de caracterizar as condições de precariedade nas relações de trabalho é o valor do salário. Por isso, entre as perguntas que caracterizam as condições socioeconômicas dos usuários do Metrô, também incluímos uma questão sobre as faixas salariais. Conforme se apresenta na tabela 6, a enorme maioria de nossos entrevistados se localizou entre os que ganham de meio a quatro salários mínimos, totalizando mais de 60% de nossa amostra. Os valores das faixas salariais que apresentamos como alternativas de resposta foram baseados no valor do salário mínimo do período em que aplicamos o *survey*: R\$998,00. A primeira opção de resposta era “meio Salário Mínimo (SM)”, a segunda opção “de meio a dois SM”, a terceira opção “de dois a quatro SM”, a quarta “de quatro a sete SM”, a quinta “de sete a 10 SM”, a sexta “de 10 a 20 SM”, a sétima “mais de 20 SM” e a última “sem renda”.

Tabela 6: Faixas salariais dos usuários do Metrô

| Faixa salarial | N | % |
|-------------------------|------------|------------|
| Até 499 | 13 | 4,2 |
| De 499 a 1.996 | 137 | 43,9 |
| De 1.996 a 3.992 | 63 | 20,2 |
| De 3.992 a 6.986 | 28 | 9 |
| De 6.986 a 9.980 | 13 | 4,2 |
| De 9.980 a 19.960 | 4 | 1,3 |
| Mais de 19.960 | 1 | 0,3 |
| Sem renda/Não Respondeu | 53 | 17 |
| Total | 312 | 100 |

Para efeitos comparativos com a condição da população brasileira em geral, vamos considerar a renda familiar *per capita* do período em que aplicamos nosso *survey*, que foi entre novembro e dezembro de 2019. Segundo divulgação do IBGE desse período, o rendimento nominal mensal domiciliar *per capita* no estado de São Paulo era de R\$1946,00, o equivalente a 1,9 salários mínimos do período, um pouco acima da média brasileira, que era de R\$1439,00 ou 1,4 salários mínimos do período.

A faixa salarial mais presente em nossa pesquisa foi aquela “de meio a dois salários mínimos”, coincidindo com o rendimento nominal mensal domiciliar *per capita* do período no estado de São Paulo. A pesquisa do Instituto Locomotiva, realizada em 2016, classificou as características socioeconômicas dos usuários pelas classes econômicas utilizadas pelo IBGE. Segundo ela, 23% dos usuários pertenciam às classes A e B (mais de 10 salários mínimos), 66% à classe C (quatro a 10 salários mínimos) e 11% às classes D e E (até quatro salários mínimos)⁹⁵. Nosso *survey* e a pesquisa do Instituto Locomotiva, ainda que realizadas em momentos distintos, reafirmam a ideia de que a população usuária do Metrô reflete características gerais da população brasileira.

Considerando nossos objetivos científicos, é válida uma comparação com a média salarial dos trabalhadores do Metrô. Como descrevemos no capítulo anterior, há uma série de cargos e funções no interior desta empresa. Vamos apresentar os valores de algumas funções, com os seguintes critérios: a função que tem menor salário, os agentes de estação; a função que imediatamente garante a não oferta do serviço quando a greve ocorre e um dos setores mais organizados no interior da categoria metroviária, os operadores de trem; a função que mais se identifica com setores mais tradicionais do movimento operário, pois muitos trabalhadores tiveram experiência de trabalho em empresas metalúrgicas (MAGALHÃES, 2004) e também um setor politicamente forte entre os metroviários, os oficiais de manutenção.

Para apresentação desses valores, é necessário retomar o apontamento que fizemos na página 61 do capítulo 1, aonde explicamos que, devido ao plano de cargos e salários do Metrô, os trabalhadores entram ganhando um valor e seus salários vão aumentando de acordo com o tempo de empresa e com avaliações de desempenho. Isso configura a existência de um “piso” da função e de um “teto”. Os agentes de estação possuem piso salarial de R\$2.296,13 e teto de R\$3.437,06; os operadores de trem possuem piso de R\$3.650,55 e teto de R\$4.975,00. Os oficiais de manutenção têm piso

⁹⁵ Na página 75, do capítulo 1 desta dissertação, explicamos mais detalhadamente os critérios do IBGE e tecemos breves comentários críticos.

de R\$3.311,38 e teto de R\$5.085,71. Esses valores nos foram informados pela Secretaria Geral do Sindicato dos Metroviários e são também conhecidos pela atividade profissional e sindical que exercemos na categoria metroviária. É válido mencionar que a última campanha salarial em que os metroviários receberam reajuste salarial foi no ano de 2018⁹⁶, portanto, quando realizamos nosso *survey*, esses já eram os valores que essas funções recebiam. Somam-se a esses valores alguns benefícios que incidem sobre o rendimento mensal dos trabalhadores do Metrô, como vale-alimentação e vale-refeição. No caso dos operadores de trem e dos oficiais de manutenção, somam-se adicionais de periculosidade (30%) por atividade de risco elétrico e no caso dos agentes de estação que possuem funções de bilheteria, somam-se adicionais de risco de vida (15%) e “quebra de caixa”, estes últimos caminham para a extinção porque a grande maioria das bilheterias do Metrô foi terceirizada recentemente.

O processo de privatização e precarização da empresa pública Metrô têm aproximado as condições econômicas dos trabalhadores metroviários às condições econômicas do conjunto da população – e, portanto, também às condições dos usuários do Metrô. Entretanto, mesmo se tomarmos por base o menor salário dos metroviários – o piso salarial do agente de estação – avaliamos que ainda existem diferenças importantes do ponto de vista econômico entre os metroviários e os usuários do serviço. As diferenças salariais entre os trabalhadores do Metrô e os usuários incidem na percepção destes sobre as greves metroviárias? Como vimos no final do capítulo 1, um dos temas explorados pelo Estado e pela imprensa comercial para desmoralizar a ação grevista dos trabalhadores do Metrô é justamente a diferença de salários entre os trabalhadores do Metrô e o conjunto da população. O tema será tratado no capítulo 3.

A última característica socioeconômica dos usuários do Metrô captada pelo nosso *survey* diz respeito à escolaridade. Neste caso, acreditamos que a tendência da nossa pesquisa de refletir de maneira relativamente semelhante um estrato mais geral das condições da população trabalhadora, tal como expressa na pesquisa PNAD/IBGE (2019) se expressou mais parcialmente, sobretudo no que diz respeito ao ensino fundamental incompleto e ao ensino médio completo. Em nossa amostra, 10 pessoas (3,2%) afirmaram ter ensino fundamental incompleto e 9 entrevistados (2,9%) disseram possuir ensino fundamental completo. 18 usuários (5,8%) responderam ter ensino médio incompleto e 128 (41%) afirmaram ter ensino médio completo. No ensino superior, 75

⁹⁶ Conforme os materiais do Sindicato dos Metroviários indicam, nas campanhas salariais de 2019 e 2020, a luta dos metroviários foi centrada em não perder direitos e manter seu Acordo Coletivo de Trabalho.

pessoas (24%) responderam ter ensino incompleto e 58 (18,6%) disseram ter ensino completo. Mais 14 entrevistados (4,5%) afirmaram ter pós-graduação.

O informativo da PNAD 2019 sobre educação no país nos revela que 32,2% da população brasileira têm ensino fundamental incompleto e 8% têm ensino fundamental completo. Em relação ao ensino médio, 4,5% têm ensino incompleto e 27,4% tem ensino completo. No ensino superior, são 4% com ensino incompleto e 17,4% com ensino completo. A pesquisa feita pela Gerência de Operações do Metrô, no ano de 2018, sobre os usuários do sistema captou dados que se aproximam mais das características de nossa amostra em relação à escolaridade, com uma presença majoritária de respondentes (mais de 80%) que tem entre ensino médio completo e ensino superior completo. Isso demonstra o peso do motivo “estudo” na utilização do serviço metroviário e o fato de que os estudantes são parte expressiva da população usuária do Metrô. Portanto, também faz parte do público atingido pelas greves de seus trabalhadores.

Os dados de nossa pesquisa demonstrados até aqui, assim como os dados levantados de outras pesquisas que atuaram sobre o universo dos usuários do Metrô, ajudaram a dar consistência para a ideia de que a população usuária do Metrô expressa características sociodemográficas e socioeconômicas da população em geral e que, portanto, é possível por meio da análise de uma relação particular – a dos usuários do Metrô com as greves dos metroviários –, refletir sobre a relação em geral da classe trabalhadora com as ações coletivas de categorias mais organizadas e mais protegidas por direitos trabalhistas e sociais, como é aquela dos metroviários.

Com isso, não pretendemos fazer transposições mecânicas dos achados de nossa investigação particular para a relação geral da classe trabalhadora brasileira com as greves. Mas, acreditamos que nossa investigação pode ser um suporte para análises gerais. E foi exatamente por tentar evitar transposições mecânicas que achamos importante incluir nas entrevistas as perguntas sobre os dados socioeconômicos e sociodemográficos. Dizemos isso porque nossa amostra foi muito menor até mesmo do que pesquisas que atuaram sobre o universo específico dos usuários do Metrô, como a da Gerência de Operações do Metrô e do Instituto Locomotiva. No entanto, para a construção de uma análise sociológica da percepção dos usuários do Metrô, acreditamos que não nos bastaria restringir as perguntas a temas específicos de nossa investigação e

contar apenas com os dados levantados por essas pesquisas mais abrangentes. Acreditamos que isso poderia resultar em cruzamentos estatísticos e conclusões sociológicas mecânicas e/ou enviesadas. Por exemplo, se utilizássemos apenas os dados gerais da população brasileira para cruzar com as opiniões sobre as greves, estaríamos ignorando a expressiva presença de estudantes entre o público usuário do serviço metroviário, pois, como vimos, essa população tem mais presença no universo dos usuários do Metrô do que na composição geral da população.

Além disso, o levantamento dos dados socioeconômicos nos permite fazer cruzamentos com as perguntas mais direcionadas sobre nossa investigação, como a experiência sindical, política e coletiva que esses usuários que entrevistamos possuem. Esses dados são os que apresentamos a seguir.

2.1.4 – Experiência sindical, política e coletiva dos usuários do Metrô

Em relação às informações obtidas nesta parte de nossas entrevistas, não conseguimos paralelos com outras pesquisas sobre o universo de usuários do Metrô. Portanto, a comparação que nos será possível ser feita, em alguns momentos, será com dados sobre o conjunto da população, obtidos pela PNAD. Na tabela 7, demonstramos que o percentual de sindicalização da população usuária do Metrô (18,9%) é superior ao percentual da população em geral. Segundo a PNAD 2019, através de sua publicação sobre características adicionais do mercado de trabalho brasileiro, a taxa de sindicalização no país é de 11,2%.

Tabela 7: Nível de sindicalização dos usuários do Metrô

| Você é associado ao sindicato de sua categoria de trabalho? | N | % |
|--|------------|------------|
| Sim | 59 | 18,9 |
| Não, nunca fui | 187 | 59,9 |
| Não. Já fui e não sou mais | 58 | 18,6 |
| Não, porque não conheço o sindicato | 1 | 0,3 |
| Não, porque não confio no sindicato | 0 | 0 |
| Não, não existe sindicato da minha categoria | 7 | 2,2 |
| Total | 312 | 100 |

Sugerimos algumas hipóteses explicativas para a população usuária do Metrô ter uma taxa de sindicalização maior do que a taxa do conjunto da população. Uma delas é

o fato de que os usuários do Metrô vivem e trabalham na região mais industrializada do país, que foi berço do sindicalismo brasileiro, o que ajudou a configurar a cidade de São Paulo como capital política e econômica. Outra hipótese explicativa é o fato de que, segundo nosso *survey*, o percentual de trabalhadores sem carteira de trabalho é menor entre os usuários do Metrô do que no conjunto da população trabalhadora brasileira. Segundo o IBGE, os baixos índices de sindicalização também recaem sobre os trabalhadores sem carteira de trabalho assinada. Conforme já indicado no item anterior, a PNAD 2019 registrou a existência de 20% de trabalhadores empregados sem carteira de trabalho e de 25,8% de trabalhadores por conta própria, o que totaliza 45,8% de trabalhadores sem carteira de trabalho. Esse percentual é superior ao percentual encontrado em nossa pesquisa, que foi de 31%, entre autônomos e trabalhadores empregados sem carteira de trabalho.

A maior taxa de sindicalização entre os usuários do Metrô em relação à taxa do conjunto da população também pode ser explicada pelo fato de que o público usuário do sistema metroviário se demonstrou mais instruído, característica esta associada a mais anos de estudo formal. Expliquemos. Segundo a pesquisa do IBGE citada acima, os menores índices de sindicalização recaem sobre a população empregada com ensino fundamental completo e ensino médio incompleto, com taxa de sindicalização de 7,1%. Em nossa amostra, a presença dessas faixas de nível de escolaridade foi menor.

Entretanto, a diferença expressiva de taxa de sindicalização que nos salta aos olhos é a estabelecida entre os trabalhadores do Metrô e os usuários do serviço, assim como entre os metroviários e o conjunto da população em geral. Dentre os 8213 funcionários da Companhia do Metropolitano, 76% são associados ao sindicato. Outra característica que cria um significativo contraste entre os usuários do serviço metroviário e os trabalhadores deste serviço é a experiência de realização de greves. Enquanto os trabalhadores do Metrô têm uma significativa regularidade grevista – como, por exemplo, a realização de cinco greves nos últimos quatro anos – é possível constatar, por meio da tabela 8 (abaixo), que a grande maioria dos usuários do Metrô nunca realizou uma greve em sua vida.

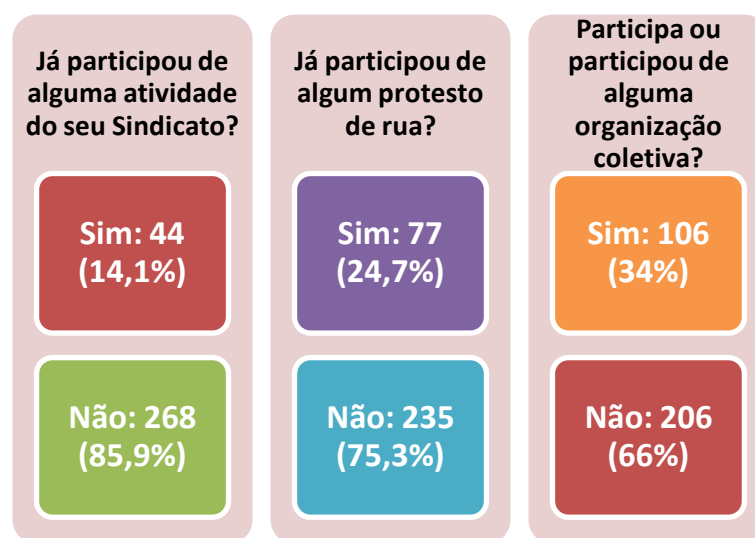
Tabela 8: Experiência de greves dos usuários do Metrô

| Você já fez greve alguma vez na sua vida? | N | % |
|--|----------|----------|
| Sim | 50 | 16 |
| Não | 261 | 83,7 |
| Não lembro | 1 | 0,3 |
| Total | 312 | 100 |

Para efeitos comparativos da experiência grevista da população usuária do serviço com a experiência grevista da população em geral, vamos observar os dados do Balanço das greves, produzido pelo DIEESE. Segundo este estudo (2020, p. 02), o ano de 2019 demonstra uma tendência de queda na realização de greves no Brasil desde 2016, quando foram realizadas 2093 greves (DIEESE, 2017, p. 02), seguido de 1566 greves em 2017 (DIEESE, 2018, p. 02), 1453 greves em 2018 (DIEESE, 2019, p. 02) e caindo para 1118 greves em 2019. Além da tendência de queda, as greves ocorreram, na sua grande maioria, por fatores defensivos (manutenção de direitos já adquiridos, luta pelo pagamento de salários atrasados e pelo cumprimento de cláusulas já estabelecidas nos acordos coletivos de trabalho). A realização dessas greves se deu, majoritariamente, por categorias que possuem sindicatos e, em todos os anos citados, foram mais recorrentes na esfera pública do que no setor privado. Por essas características das greves realizadas no país nos últimos quatro anos, compreende-se a ausência de familiaridade de nossos entrevistados com as greves, pois são majoritariamente do setor privado e não vinculados ou associados a sindicatos.

Entretanto, as greves são apenas uma das formas de ação coletiva dos trabalhadores. Há que se considerar também que a capacidade de organização coletiva dos trabalhadores não se restringe à organização através dos sindicatos e à realização de greves. Aliás, o que os dados sobre sindicalização e realização de greves indicam é que muitas ações coletivas tendem a passar menos pelos sindicatos e mais por outras formas de organização. Esse fato foi expresso em nossa amostra, nela os respondentes indicaram ter participado mais de protestos de rua do que de atividades ligadas a sindicatos, ainda que a maioria nunca tenha participado de nenhuma ação coletiva. Na figura abaixo (7), apresentamos as formas de ação coletiva que indagamos aos usuários e suas respostas.

Figura 7: Ações coletivas dos usuários do Metrô



Pedimos aos nossos entrevistados que, em caso de resposta afirmativa sobre a participação em protestos, que os especificassem. Obtivemos respostas bem variadas. As mais recorrentes foram: 1) “em defesa da educação” (22,72%), 2) “contra o aumento das tarifas do transporte” (20,45%), 3) “Junho de 2013” (18,18%) e 4) “contra Bolsonaro” (11,36%). Como se vê, os protestos não se restringem a causas trabalhistas – ainda que essas tenham aparecido de forma mais isolada nas respostas. Na análise de todas as especificações de protestos, também captamos que havia posições distintas no espectro ideológico; entrevistamos, por exemplo, pessoas que se manifestaram por “Lula livre” e pessoas que participaram das manifestações pelo *impeachment* de Dilma Rousseff.

Como indica a figura 7, nossos entrevistados tem mais participação em iniciativas de organização coletiva não necessariamente vinculada a protestos de rua, ações de sindicatos ou ações ligadas a temas políticos. Dentre os 34% que afirmaram participar ou já terem participado de alguma organização coletiva, a grande maioria foi vinculada a atividades religiosas (35,8%) e atividades de assistência social, como doação de roupas, comidas e brinquedos (25,4%).

Com o panorama das experiências sindicais, políticas e coletivas dos nossos entrevistados, encerramos a apresentação do primeiro bloco das entrevistas que realizamos junto aos usuários. Todas as respostas associadas à experiência de sindicalização ou participação em atividades de sindicato, assim como ter realizado greves alguma vez na vida, participação em protestos e participação em alguma

organização coletiva indicam pouca experiência de participação política de qualquer natureza. Essa pouca experiência, entretanto, não impediu que a maioria dos entrevistados, como veremos, considerasse as greves dos metroviários como total ou parcialmente corretas. As perguntas sobre as greves metroviárias, em específico, foram feitas no segundo bloco das entrevistas, que passamos a apresentar a seguir.

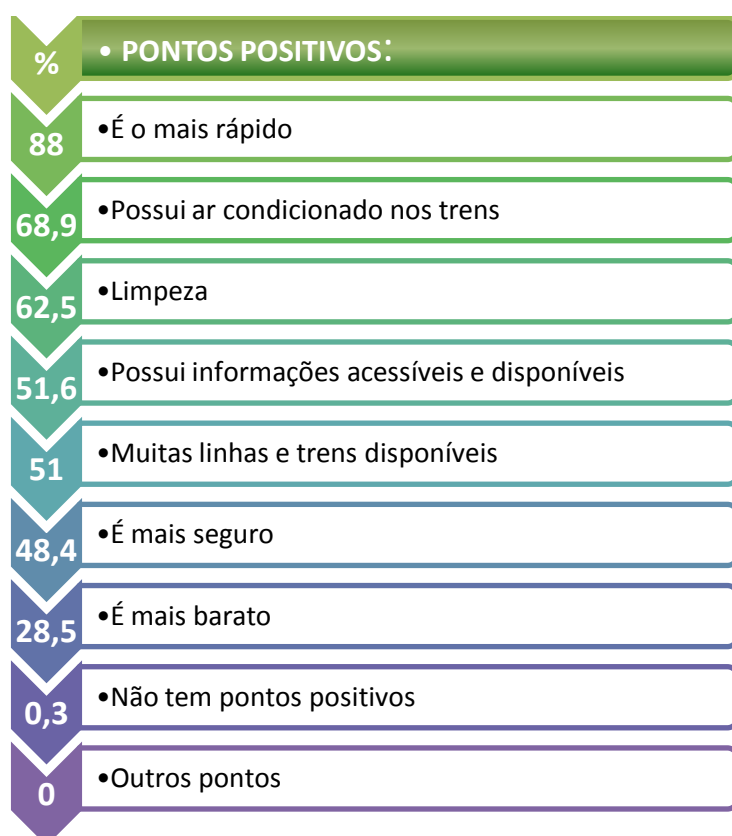
2. 2 – A percepção dos usuários do Metrô sobre as greves. Segundo bloco de questões do *survey*

As perguntas do segundo bloco de questões do *survey* corresponderam à percepção sobre o serviço do Metrô (2.3.1), sobre as greves dos metroviários (2.3.2), sobre a entidade sindical desta categoria (2.3.3) e à percepção sobre a imprensa (2.3.4). Na apresentação das respostas a algumas perguntas, teremos condições de fazer paralelos com os resultados da pesquisa do Instituto Locomotiva, no que diz respeito à percepção sobre o serviço, à privatização do sistema e às mobilizações dos metroviários. Vamos apresentar os dados de cada grupo de questões nas seções que se seguem.

2.2.1 – Percepção sobre o serviço

Começamos esta parte da entrevista com perguntas sobre os pontos positivos e os pontos negativos do serviço metroviário. Estas questões tinham possibilidade de respostas múltiplas. Nas figuras 8 e 9, apresentamos seus resultados.

Figura 8: Pontos positivos do Metrô, segundo seus usuários

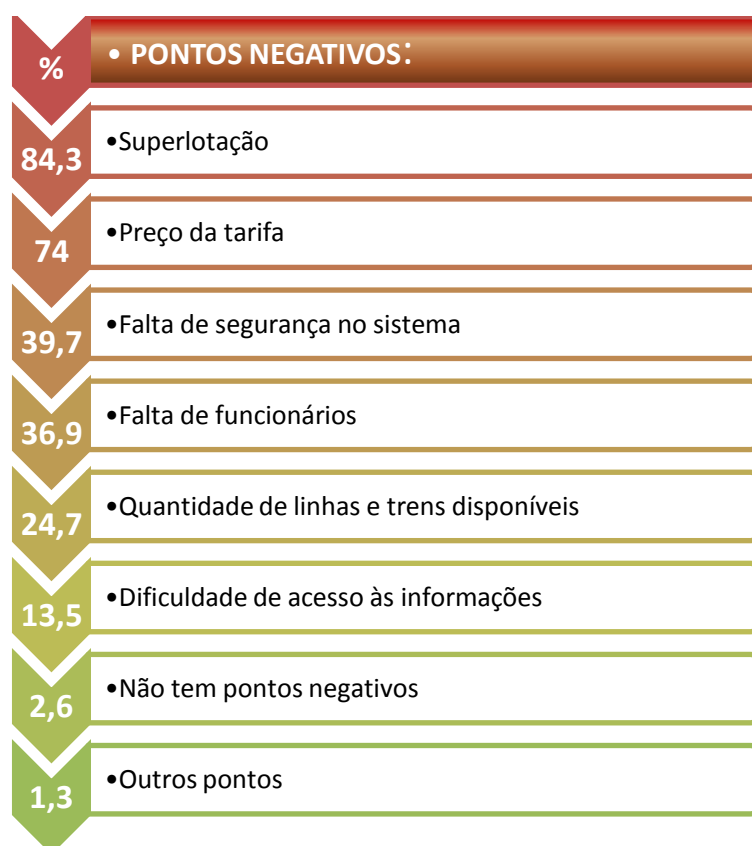


Em relação aos pontos positivos avaliados pela população que entrevistamos, há um claro quesito preferencial que corresponde à rapidez. A pesquisa do Instituto Locomotiva também demonstrou que o principal motivo para a opção pelo metrô por parte dos usuários entrevistados é a rapidez do sistema. A mesma pesquisa desse Instituto pediu os usuários que dessem uma nota de 0 a 10 para o serviço prestado por todos os meios de transporte. O Metrô foi o mais bem avaliado, em comparação com os outros modais; ele obteve uma média de 7,1, com mais de 53% dos entrevistados dando notas entre 8, 9 e 10.

A pesquisa do Instituto Locomotiva também teve alto índice de avaliação dos quesitos “rapidez” e “limpeza”, respectivamente o primeiro e segundo na ordem de melhor avaliados. Em nossa pesquisa, houve um resultado levemente distinto, com “rapidez” e “ar condicionado” em primeiro e segundo, respectivamente. Essa diferença pode se dever aos períodos do ano distintos em que fizemos a pesquisa. O Instituto Locomotiva realizou a pesquisa no mês de agosto (inverno) e o quesito “ar condicionado” foi o 11º melhor avaliado, em um universo de 13 quesitos apresentados aos usuários. Nosso *survey* foi realizado em novembro/dezembro (final da primavera) e

o quesito “ar condicionado” foi o segundo melhor avaliado, em um universo de sete quesitos, seguido de limpeza, que demonstra ser um quesito muito bem avaliado considerando o resultado das duas pesquisas. Nossa amostra revelou mais equilíbrio sobre os itens positivos do que sobre os itens negativos, como vemos na figura 9, abaixo, em que estão sistematizadas as respostas para a pergunta: “Em sua opinião, quais são os principais pontos negativos do serviço do Metrô?”

Figura 9: Pontos negativos do Metrô, segundo seus usuários



É importante mencionar que o ambiente da entrevista e a condição de trânsito das pessoas nas estações do Metrô pressionam para uma entrevista rápida, o que leva as respostas dos usuários também serem influenciadas pela ordem da apresentação dos quesitos no questionário, tanto no que diz respeito aos pontos positivos, quanto aos pontos negativos. Entretanto, essa possibilidade não impediu os entrevistados de expressar opiniões que são empiricamente perceptíveis, como por exemplo, o mal estar com a superlotação e o preço da tarifa, itens nitidamente avaliados como negativos pelos usuários. A forma da pergunta feita pelo Instituto Locomotiva, em 2016, foi diferente da nossa, pois solicitou aos usuários dar uma nota para cada quesito. Os itens

“valor da passagem” e “lotação” ficaram, respectivamente, em penúltimo e último lugar, com as notas 3,37 e 3,14 naquela pesquisa.

No primeiro capítulo desta dissertação, discorreremos sobre o esforço do Metrô em construir um serviço de *marketing* em busca de um padrão de comportamento coletivo que considerasse a utilização do então novo modal, surgido na cidade na década de 1970. Esse padrão de *marketing* se desenvolveu e se orientou pela lógica competitiva do processo de privatização interno e externo à empresa estatal em questão. Com isso, é possível perceber por meio das comunicações do Metrô aos usuários a busca pela percepção positiva do serviço. Esse esforço, no entanto, não consegue evitar a percepção daquilo que é estruturalmente negativo, tal como a oferta de malha metroviária muito inferior à atual demanda da população que utiliza o serviço. O esforço de construção de uma imagem positiva pelos usuários tampouco consegue evitar a avaliação negativa sobre o preço da passagem, considerada alta pelos respondentes de todas as pesquisas. Esses temas nos parecem muito importantes para construção do diálogo das lutas dos trabalhadores do Metrô com os problemas sentidos pelos usuários do serviço. E, de fato, isso sempre é algo tematizado nas greves. O recurso de liberar as catracas, utilizado pelo Sindicato dos Metroviários em 2014, como demonstramos no item em que rastreamos as greves desta categoria, nos parece ir no sentido da construção deste diálogo, de construir uma imagem da luta sindical preocupada com a condição do usuário, buscando uma percepção positiva ou aceitável da realização de greves no Metrô.

Nas tabelas 9 e 10, apresentamos as respostas relativas à responsabilidade do serviço do Metrô. Embora se demonstre uma opinião majoritária de que o poder público tem mais responsabilidade sobre a oferta do serviço metroviário, acreditamos que as respostas, enquadradas em uma determinada dinâmica do debate público sobre as privatizações, lançam mais desafios políticos e ideológicos à luta dos metroviários contra o processo de privatização, posição política desta pesquisadora. Vejamos os dados.

Tabela 9: Percepção dos usuários sobre as responsabilidades da oferta do serviço metroviário

| Sobre o serviço, você diria que | N | % |
|---|----------|----------|
| O metrô tem que ser um serviço oferecido pelo poder público | 209 | 67 |
| O metrô tem que ser um serviço oferecido pelo setor privado | 72 | 23,1 |
| Não tenho opinião | 31 | 9,9 |
| Total | 312 | 100 |

Tabela 10: Percepção dos usuários sobre os responsáveis pelos problemas do serviço metroviário

| Quem é responsável pelos problemas do Metrô? | N | % |
|---|----------|----------|
| Governador do estado | 215 | 68,9 |
| Direção do Metrô | 34 | 10,9 |
| Funcionários do Metrô | 2 | 0,6 |
| Sindicato dos trabalhadores do Metrô | 4 | 1,3 |
| População que usa o serviço | 52 | 16,7 |
| Não Sabe/Não Respondeu | 5 | 1,6 |
| Total | 312 | 100 |

É inegável que uma maioria importante dos nossos respondentes entende que o poder público é mais responsável pelo serviço do que o setor privado. Já apresentamos os dados levantados pela Pesquisa do Instituto Locomotiva acerca das opiniões dos usuários sobre a privatização do sistema, no item 1.4.3 do Capítulo 1, que discorre sobre o processo de privatização do transporte metroviário. Neste item, apontamos que apesar de o poder público paulista parecer ser muito partidário da ideia de que a privatização melhora o sistema metroviário, os respondentes da pesquisa do Instituto Locomotiva não o foram: por um lado, 88% *concordavam totalmente* com a afirmação de que “é dever dos governos oferecer transporte público adequado para a população” e 67% eram *totalmente a favor* que “o governo subsidiasse o metrô, permitindo que não haja cobrança de tarifa dos usuários ou que as tarifas sejam reduzidas para preços sociais”. Por outro lado, apenas 24% eram *totalmente a favor* da privatização e apenas 14% *concordavam totalmente* que “a privatização resolveria os problemas do Metrô”. Esses dados, assim como os levantados por nós, demonstram que a opinião dos usuários do Metrô é majoritariamente contrária à privatização.

No entanto, algumas considerações precisam ser feitas. Segundo nosso *survey*, 23,1% dos usuários considera que o metrô tem que ser um serviço oferecido pelo setor privado e 9,9% não tem opinião. Ao somarmos esses percentuais, o que totaliza 33%, percebemos que não se trata de uma fração desprezível, sobretudo em um contexto em que há uma atuação objetiva e real de oferta do serviço por empresas privadas (Via Quatro e Via Mobilidade, responsáveis pelas linhas 4 e 5, respectivamente) e, como vimos, essas empresas são comparadas ao serviço metroviário estatal pela imprensa comercial e pelo poder público quando os trabalhadores do serviço estatal fazem greves. Além disso, há outras esferas possíveis de comparação: são linhas mais novas e, portanto mais modernas, o que incrementa a associação dos discursos *pró privatização* entre “privatização e modernidade” e entre “estatal e antigo, velho, ultrapassado” (PACHI, 2008).

Soma-se a isso o fato de que essas empresas têm mais condições de terem o serviço melhor, pois recebem mais recursos públicos do estado. Conforme prevê o contrato de concessão das linhas 4 e 5, a distribuição tarifária entre Metrô, CPTM, Via Quatro e Via Mobilidade prioriza os recursos para as linhas privadas. Adicionamos ainda a esse contexto a disposição declarada dos gestores públicos em privatizar o sistema metroviário estatal, seja na forma da privatização de diversas funções internas à Companhia do Metropolitano ou mesmo na forma de entrega de todo o serviço para a iniciativa privada, como foi feito na linha 5. Sugerimos que essa compreensão majoritária da população de que o metrô tem que ser um serviço oferecido pelo poder público é uma compreensão ameaçada por esses fatores contextuais.

Dentre os outros dados levantados por nossa pesquisa de campo, consideramos ser válido ensaiarmos alguma hipótese explicativa sobre o fato de que, segundo nosso *survey*, 16,7% dos usuários atribui à população que utiliza o serviço a responsabilidade sobre os problemas do Metrô, percentual que ficou em segundo lugar. Outras pesquisas de opinião pública sobre os mais variados temas sugerem que é o frequente o exercício de culpabilização “do povo” ou da população sobre os problemas da sociedade em geral. Por exemplo, segundo pesquisa do Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE), do ano de 2020, 38% dos entrevistados culpam a própria população pelos avanços da pandemia do novo coronavírus⁹⁷.

⁹⁷ A pesquisa do IBOPE foi divulgada pelo jornal *O Globo*. **O GLOBO divulga pesquisa Ibope sobre percepções do brasileiro diante da pandemia**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/meu-oglobo/o->

Independentemente do grau de elaboração que os usuários tiveram para nos dar essa resposta no *survey*, ou a elaboração que os respondentes da pesquisa do IBOPE tiveram para concluir que a população é responsável pelo avanço da pandemia, a ideia de que a população é responsável pelos problemas da sociedade tem um efeito: ela dilui ou anula as responsabilidades das instituições sociais e as transfere aos indivíduos. Ainda que “população” ou “povo” seja um coletivo, não se tratam de instituições. Em nossa visão, atribuir à população as responsabilidades dos problemas de um serviço público é um processo de individualização de responsabilidades que pertencem ao poder público e não aos usuários do serviço público. Castel (1987, p. 17) sintetiza uma dinâmica adquirida pela sociedade capitalista contemporânea que corresponde ao advento de uma estratégia inédita, que trata os “problemas sociais a partir da gestão da particularidade dos indivíduos”. Para o autor, essa estratégia orienta o desenvolvimento de políticas públicas relacionadas à assistência social que, segundo Castel, deslocam para os indivíduos vulneráveis a responsabilidade sobre sua condição. Entendemos que essa estratégia reforça a ideologia neoliberal, fundada na ideia de centralidade e importância do indivíduo (PAULANI, 1999). A preponderância dessa ideologia na sociedade nos parece desenvolver o senso comum que “culpa o povo”. E nos parece ser a base ideológica para a ideia de que os responsáveis pelos problemas do Metrô é a população, através de seus comportamentos individuais, expressa por 16,7% dos usuários que entrevistamos.

A importância dessa reflexão não pode, entretanto, desequilibrar nossa análise de que uma expressiva maioria atribui ao governador do estado as responsabilidades dos problemas do Metrô, resposta de 68% dos usuários que participaram de nosso *survey*. Parece-nos que essa ampla compreensão sobre as responsabilidades do serviço ser do governador, ou seja, do poder público, contribui para uma visão positiva ou aceitável das greves metroviárias por parte dos usuários. Para tentarmos estabelecer essa relação, é preciso que o leitor tome conhecimento dos dados sobre a percepção dos usuários sobre as greves propriamente ditas. Assunto que desenvolvemos a seguir.

2.2.2 - Experiência e percepção dos usuários sobre as greves metroviárias

Perguntamos aos usuários que entrevistamos se já haviam presenciado alguma greve dos trabalhadores do Metrô. 72% das pessoas que entrevistamos afirmaram que

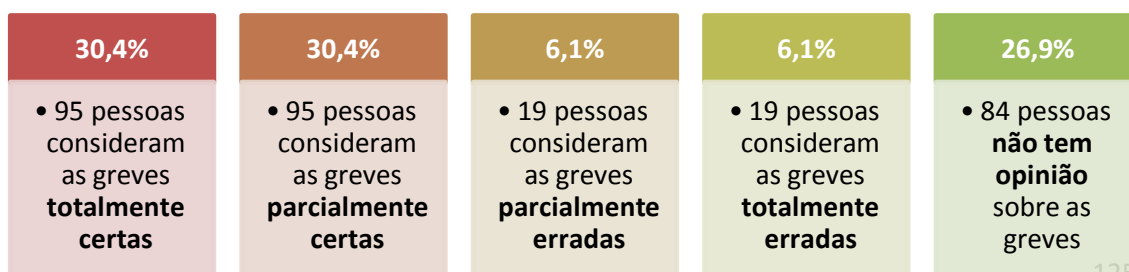
sim e 26,9% afirmaram que não. Isso demonstra, por um lado, a familiaridade dos usuários, ou pelo menos daqueles que entrevistamos, com as greves que a categoria metroviária realiza. Por outro lado, reafirma o que já apontamos sobre a regularidade grevista desta categoria.

Ficou-nos visível que a maioria dos usuários não se lembra de greves específicas, com suas datas e motivações, mas tem uma lembrança geral de greves que já as atingiu. Questionamos os usuários sobre lembranças de greves específicas, com a possibilidade de respostas múltiplas, para os casos em que os usuários se lembrassem de mais de uma greve específica. Ficou-nos evidente que o principal fator de lembrança de uma greve especificamente é o fator cronológico: 22,7% afirmaram lembrar-se da greve de junho de 2019; 12,2% lembram-se da greve de janeiro de 2018; 6,7% de abril de 2017; 5,1% de junho de 2014; 4,8% afirmaram lembrarem-se de todas e 60,6% não se lembram de nenhuma greve especificamente. De acordo com os materiais de imprensa do Sindicato dos Metroviários e, também, acompanhando as notícias dos principais veículos de comunicação da grande imprensa, a greve de 2014 foi uma das greves com maior repercussão, em função de sua proximidade com a realização da Copa do Mundo no Brasil. Entretanto, das greves mencionadas, ela foi a menos lembrada, por se tratar da greve mais distante no tempo, a partir do período em que nossas entrevistas foram realizadas.

Todavia, o que se destaca é o fato de que a memória das greves é muito deficitária. Sugerimos que, por se tratar de um serviço que atende a um público usuário, o principal motivo que leva as pessoas a acompanharem notícias e buscar informações sobre o tema é a condição de oferta do serviço e não o conteúdo ou contexto do conflito em si. Contraditoriamente, é justamente por ser um serviço ao público, que as greves metroviárias ficam sujeitas à opinião pública. Mas isso não promove, segundo as respostas à nossa entrevista, a lembrança demarcada desta ou daquela greve.

Sobre a avaliação das greves, se são corretas, erradas, avaliamos que as respostas demonstram um apoio majoritário. Vejamos as respostas na figura 10, abaixo.

Figura 10: Opinião dos usuários do Metrô sobre as greves dos metroviários



Se tomarmos por base aqueles que enxergam alguma razão legítima nas greves dos trabalhadores do Metrô, ou seja, aqueles que as julgam total ou parcialmente corretas, podemos afirmar que se trata de mais de 60% das pessoas que entrevistamos. Entretanto, isso não significa que em cada greve realizada não esteja colocada uma disputa sobre a percepção dos usuários. O rastreamento que fizemos sobre as reações do Estado e da imprensa comercial demonstra que esses poderes disputam essa percepção, analisando as pautas de reivindicações dos trabalhadores junto à população ou aos seus espectadores. De todos que entrevistamos, 30% tende a apoiar a realização das greves, independentemente da pauta de reivindicações que os trabalhadores metroviários apresentem nelas. Há outros 30% que tendem a apoiar, mas por considerarem “parcialmente corretas” podem migrar para uma posição contrária a uma greve específica, a depender da pauta de reivindicações e de todos os outros fatores que entram na disputa da percepção sobre as greves do serviço metroviário.

Também dentro da nossa amostra de entrevistados, uma parcela menor (6,1%) considera que as greves são “parcialmente erradas”. Parece-nos que essa posição não anula a possibilidade de apoiar algum eventual movimento grevista. Vê-se também, entre nossos respondentes, 6,1% de pessoas que não apoia as greves em circunstância alguma e avaliam que elas são “totalmente erradas”. Uma abordagem qualitativa poderia nos ajudar a compreender se o termo “parcial” está relacionado, para os usuários, à pauta de reivindicações ou se ele é adequado para questionar o método de greve e validar o motivo da luta.

Das conversas desenvolvidas em algumas entrevistas o que se pode apreender foram duas ideias majoritárias. A primeira e mais recorrente foi a defesa do direito de greve, ou seja, a consideração de que greve é direito e que não haveria problema de os metroviários utilizarem esse direito. A outra preocupação expressa nas conversas que conseguimos desenvolver foi com a ausência do serviço. A primeira ideia foi mais mencionada por pessoas que consideram as greves totalmente certas e a segunda foi mais mencionada por pessoas que consideram as greves parcialmente certas ou parcialmente errada.

Uma abordagem qualitativa também poderia nos auxiliar a desenvolver mais explicações sobre o fato de que uma parcela não desprezível de pessoas não tem opinião sobre as greves, 27% aproximadamente. Podem existir muitas razões para este resultado e é válido considerar que esta parte dos respondentes pode oscilar para qualquer lado do debate público sobre a realização da greve dos metroviários. Sugerimos como hipótese

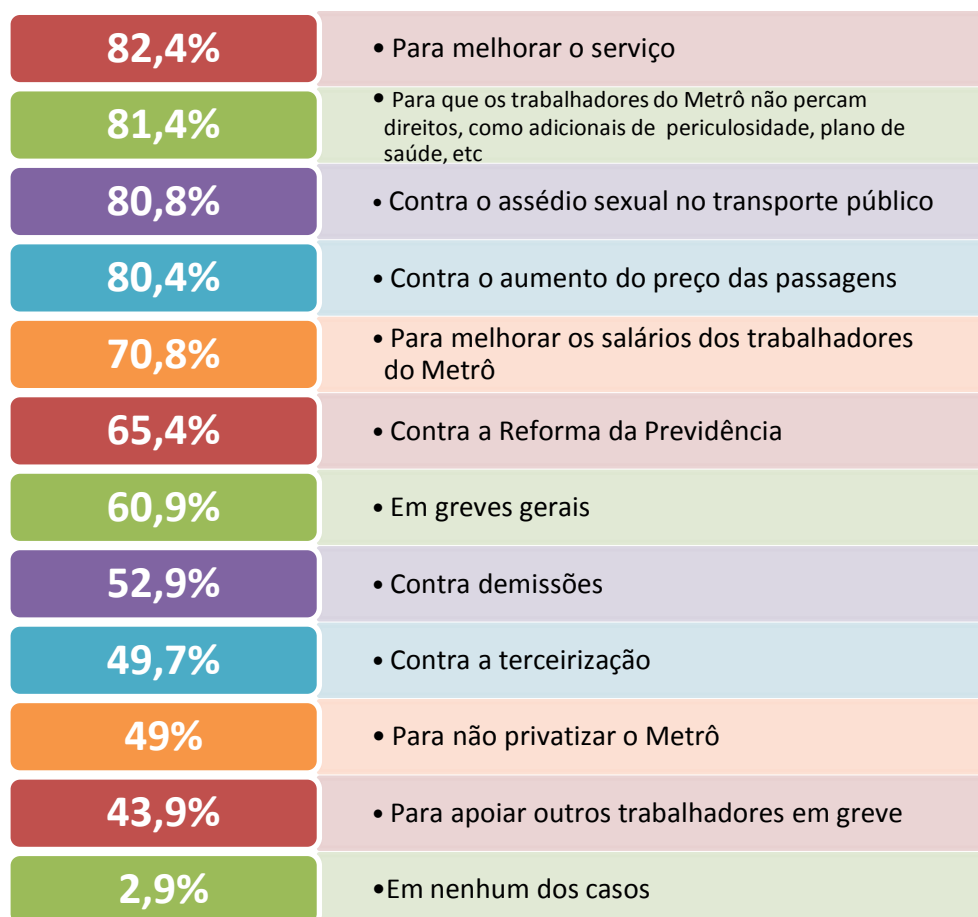
explicativa alguns elementos indicados por outros dados levantados por nossa pesquisa: embora a greve seja um direito previsto na Constituição brasileira, ela não faz parte do rol de experiências da ampla maioria de pessoas. Segundo nossa pesquisa, 83,7% dos usuários do Metrô nunca fez greve em sua vida. Nesse sentido, a falta de familiaridade ou costume de exercício deste direito pode constituir opiniões vagas ou falta de opiniões sobre o tema.

A pesquisa do Instituto Locomotiva, de 2016, captou um cenário semelhante ao de nossa pesquisa: 62% dos entrevistados por eles no ano de 2016 disseram concordar que os trabalhadores do Metrô reivindiquem melhores condições de trabalho, 27% disse que concorda em parte, 5% disse que não concorda, nem discorda, 3% disse que discorda em parte e 3% disse que discorda totalmente. Sobre as greves, especificamente, o Instituto Locomotiva obteve as seguintes respostas: 34% achavam as causas das greves metroviárias totalmente justas, 34% consideravam-nas parcialmente justa, 11% as viam como nem justas, nem injustas, 10% opinavam serem injustas em parte, 9% as entendiam totalmente injustas e 2% disseram que não sabe. Entendemos que os resultados de nossa pesquisa, bem como os da pesquisa do Instituto Locomotiva, revelam um cenário que indica um apoio majoritário dos usuários às greves, mas que também impõe uma disputa de narrativa desta percepção.

Com isso, não é possível dizer que “a população não apoia a greve dos metroviários”. Ao contrário, o que é mais correto dizer é que a população apoia, mesmo com os impactos que ela causa no cotidiano dos passageiros. Entretanto, somos partidários da ideia de que essas greves demandam uma construção consciente de diálogo entre as lutas dos metroviários e os usuários do serviço. A partir da caracterização que fizemos sobre as greves dos trabalhadores do Metrô no item 1.6 do capítulo 1 – indicamos que os discursos do governo do estado são centrados no questionamento ao direito de greve, nas diferenças de condições econômicas entre os metroviários e os usuários e no impacto das greves sobre a população que não consegue utilizar o serviço. Também caracterizamos que o discurso da imprensa comercial é baseado na ausência do serviço e na divulgação de opiniões de um único lado do conflito grevista, o dos representantes do governo do estado de São Paulo e da direção do Metrô – combinada com as diferenças existentes entre as condições sociais e políticas dos metroviários em relação aos usuários do serviço, sugerimos existir uma base objetiva para a construção de uma visão negativa das greves por parte de seus opositores, sejam os agentes do poder político, sejam os agentes da imprensa.

Mas, para avaliar melhor o impacto desses elementos na percepção dos usuários sobre as greves, achamos importante tentar qualificar mais os critérios do apoio às mobilizações dos metroviários, perguntando aos usuários quais motivos eles julgam mais justos para realização do movimento paredista – havia possibilidade de assinalar mais de uma opção. Na figura abaixo (11), demonstramos os resultados.

Figura 11: Motivos em que os usuários concordam com a greve



Ao considerarmos os quatro primeiros itens mais citados pelos nossos respondentes, vemos que três deles estão relacionados a demandas dos próprios usuários – melhora do serviço, assédio sexual no transporte e aumento da tarifa. Um deles corresponde a um dos principais pontos negativos na avaliação do serviço metroviário, o preço da passagem. O segundo item considerado mais legítimo para realização de greves foi o item de manutenção dos direitos dos trabalhadores do Metrô. Ou seja, embora a disputa de narrativa sobre as greves se apoie nas diferenças de condições salariais e de direitos entre os trabalhadores do Metrô e a população em geral, nossos

respondentes demonstraram concordar com a luta pela manutenção dos direitos, caráter de muitas mobilizações realizadas pelos metroviários nos últimos anos.

Apesar de o Metrô ser o meio de transporte melhor avaliado pela população, a demanda pela melhora do serviço foi expressa como o principal motivo para a concordância com a realização de greves. O tema do assédio sexual chama a atenção porque é principalmente uma demanda da população feminina que, embora seja a maioria na utilização do Metrô, não representa uma taxa assim tão distante daquela dos homens – lembrando, no nosso *survey*, as mulheres foram 51,9% dos usuários e os homens 48,1%; segundo a Gerência de Operações do Metrô, as mulheres foram 57% e os homens 43%.

O assédio sexual é uma prática recorrente nos ônibus, trens e metrôs. Segundo uma pesquisa do Instituto Patrícia Galvão em parceria com o Instituto Locomotiva, do ano de 2019, 97% das mulheres afirmaram já terem sido vítimas de assédio em meios de transporte⁹⁸. Em uma de suas Cartas Abertas à população, o Sindicato dos Metroviários questionou um programa de humor da Rede Globo que fazia piada com os atos de importunação sexual dentro dos vagões do Metrô⁹⁹ e enviou uma carta à emissora. Este fato teve repercussão e foi divulgado em vários meios de comunicação da imprensa comercial¹⁰⁰. Como é demonstrado pela Carta Aberta do Sindicato dos Metroviários, as críticas não se restringiram ao programa da Rede Globo, elas abordavam o tema do assédio de uma forma geral e orientava as usuárias a denunciar os casos. Essa postura do sindicato contribuiu para que o próprio Metrô fizesse uma campanha de conscientização contra o assédio e de incentivo à denúncia. O crescimento das lutas do movimento feminista tem feito a sociedade internacional ser mais sensível aos temas que as lutas das mulheres levantam há muitos anos (ARRUZA, BHATTACHARYA e FRASER, 2019). Acreditamos que isso se expressou em nossa pesquisa.

A insatisfação com o preço da passagem também se demonstrou na pesquisa feita pelo Instituto Locomotiva em 2016: 85% de seus entrevistados disseram achar a tarifa muito cara para o serviço prestado e apenas 15% considerou a tarifa ser justa para o

⁹⁸ A pesquisa engloba ônibus, metrôs, trens, táxis e aplicativos.

⁹⁹ Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/uploads/2011/01/cartaabertamulheres200911.pdf> Última consulta em 07/02/21.

¹⁰⁰ VEJA. **Sindicato dos Metroviários de SP endereça carta à Globo contra “Zorra Total”**. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/cultura/sindicato-dos-metroviarios-de-sp-endereca-carta-a-globo-contrazorra-total/> Última consulta em 07/02/21.

serviço prestado. Considerando a boa avaliação do serviço do Metrô, acreditamos que esse resultado em relação à tarifa está muito mais relacionado ao preço elevado do serviço em relação ao ganho médio da população do que a uma avaliação negativa do serviço. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), no período de 2000 a 2012, as tarifas do transporte público subiram 192%, enquanto o Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA), que corresponde ao valor da inflação, subiu 125% no mesmo período. Ou seja, as tarifas do transporte público, em geral, sofreram aumentos proporcionalmente muito superiores à inflação. O elevado crescimento dos preços das tarifas possui um conjunto de motivações, um dos fatores apontados pelo IPEA é a maior facilidade para a compra de transporte particular, prática de consumo que caracterizou a primeira década do século XXI no Brasil. No entanto, há que se apontar a crescente presença da iniciativa privada em todos os ramos do transporte público e, no caso das empresas estatais, como o Metrô, o fim do subsídio estatal, exigindo que essa empresa se sustente com o preço da tarifa. O valor da tarifa se demonstra uma importante demanda a ser globalmente incorporada pela luta sindical dos metroviários, uma vez que a diminuição dos recursos públicos ao Metrô ocasiona redução de direitos aos trabalhadores do serviço e aumento da tarifa para os usuários do serviço.

Importante destacar que além dos itens já observados e analisados, mais quatro outros itens foram considerados legítimos para deflagração de greve por mais de 50% de nossos entrevistados, quais sejam: “melhorar salários” (70,8%), “contra a Reforma da Previdência” (65,4%), “em greves gerais” (60,9%) e “contra demissões” (52,9%). Nos chama atenção o nível de apoio que recebeu o motivo “melhorar salários”, pois muitas greves dos trabalhadores do Metrô são marcadas, como vimos no item 1.6 do capítulo 1, por uma narrativa construída pela grande imprensa e pelo governo do estado de que os metroviários são muito favorecidos e recebem altos salários. Mesmo com a campanha contra as greves e apesar da disparidade da média salarial entre os metroviários e a população em geral, mais de 70% de nossos respondentes concordou com o motivo “melhorar salários” para a realização de greves. Ou seja, não poderíamos concluir que os usuários, ou pelo menos os usuários de nossa amostra, não apoiam greves por motivações corporativas, relacionadas à melhoria das condições de trabalho e contrato dos metroviários, ainda que algumas motivações gerais tenham aparecido com mais apoio.

Embora tenhamos debruçado nossas investigações sobre uma relação de um serviço específico e de greves especificamente da categoria metroviária, acreditamos que os dados e conclusões levantados por nossa pesquisa colaboram para uma reflexão mais geral sobre as lutas de trabalhadores que trabalham com público, que transportam pessoas, cujas lutas e paralisações interferem na vida delas diretamente, fisicamente e espacialmente.

As pesquisas que realizamos sobre os materiais do Sindicato dos Metroviários e sobre sua história indicam que existe um esforço desta entidade em estabelecer um diálogo com as demandas dos usuários do serviço, através de publicações de materiais para a população e através da abordagem de temas que se referem a essas demandas, como demonstramos em relação ao tema do assédio sexual. Entretanto, há que se considerar que o Sindicato dos Metroviários de São Paulo é parte de uma estrutura sindical que foi historicamente construída para restringir as bandeiras e pautas de reivindicações dos trabalhadores a questões extremamente específicas, corporativas (BOITO, 1994), que leva os trabalhadores a se sentirem parte de uma categoria profissional muito mais do que pertencente a uma classe trabalhadora mais ampla, mais diversa e, portanto, com mais demandas. Parte das dificuldades que o Sindicato dos Metroviários de São Paulo enfrenta para melhor construir o canal de diálogo com os usuários do Metrô, nos parece, está relacionada a essa estrutura sindical corporativa, que “criou cultura”, formou dirigentes, formou consciência nesse sentido restrito.

No próximo tópico, trataremos os dados obtidos em relação à percepção sobre o Sindicato dos Metroviários por parte dos usuários do serviço. Esses dados nos auxiliam na reflexão sobre os efeitos dos esforços desta entidade em relacionar suas lutas com as demandas dos passageiros.

2.2.3 – Percepção dos usuários sobre o Sindicato dos Metroviários

Segundo nossa pesquisa, a entidade representativa dos trabalhadores do Metrô é vista como um sindicato forte. No entanto, a maioria considera que esta entidade não informa bem os motivos das greves. Os resultados também demonstram que os esforços de diálogo do sindicato com a população têm resultados de pouco impacto, uma vez que o principal material de comunicação com a população, a Carta Aberta, é pouco lido, segundo nossos respondentes. Na tabela 11, podemos visualizar parte dessas respostas.

Tabela 11: Percepção dos usuários sobre o Sindicato dos Metroviários

| Você acha que o sindicato dos metroviários é um sindicato forte? | N | % |
|---|----------|----------|
| Sim | 134 | 42,9 |
| Não | 48 | 15,4 |
| Não sei | 127 | 40,7 |
| Não Respondeu | 3 | 1 |
| Total | 312 | 100 |

Como é demonstrada pela tabela 11, a maior parte dos respondentes, 42,9%, considera o Sindicato dos Metroviários um sindicato forte. Avaliamos que esse seja um dado muito expressivo. Creditamos isso a alguns fatores: é um sindicato que representa uma categoria com muita visibilidade na cidade de São Paulo; é uma entidade com elevado índice de sindicalização, o que faz com que suas ações tenham forte caráter coletivo; e é um sindicato que possui certa regularidade grevista que, pelas características do trabalho, ganham muita visibilidade na cidade. Essa regularidade pode ser associada a um sindicato ativo e forte.

Consideramos esse resultado expressivo porque os dados sobre os índices de sindicalização no Brasil demonstram uma tendência mais geral de enfraquecimento do sindicalismo. Segundo a publicação da PNAD 2019, sobre as características adicionais do mercado de trabalho brasileiro, as taxas de sindicalização no Brasil tem apresentado, ao longo dos últimos anos, uma tendência de queda: em 2012, a taxa de sindicalização era de 16,1%; em 2018, 12,5% e em 2019, 11,2%. Em nossa visão, esse contexto explica, por um lado, a força do Sindicato dos metroviários, reconhecida por 42,9% de nossos respondentes e, por outro lado, explica a quantidade de respostas apresentadas às nossas entrevistas sobre desconhecimento do Sindicato dos Metroviários, ou sobre não saber responder se esta entidade é forte, que totalizaram 40,7% de nossos entrevistados.

É válido comparar este resultado com os resultados da pesquisa Índice de Confiança Social (ICS), produzida pelo Ibope Inteligência, publicada em 2019, que avalia o índice de confiança em uma série de instituições do país. Foram apresentadas vinte instituições aos entrevistados e eles deveriam atribuir notas a cada uma delas. As instituições que lhes transmitiam *muita confiança* deveriam receber nota 100; as que lhes passavam *alguma confiança* ganhavam nota 66; as que eram dignas de *quase nenhuma confiança* pelos entrevistados teriam nota 33 e; as que não tinham *nenhuma confiança* dos respondentes receberiam nota zero. No resultado final, as instituições que

acumularam mais pontos seriam as que transmitem mais confiança. Os sindicatos totalizaram 45 pontos, ficando na 17ª colocação. A título de comparação, os sindicatos ficaram bem distantes da avaliação de instituições como Corpo de Bombeiros (nota 88), Polícia Federal (nota 72) e Igrejas (nota 71).

O contexto que os dados da pesquisa do Ibope Inteligência revelam e a tendência demonstrada pela PNAD 2019, de queda na taxa de sindicalização no país, demonstram que a percepção dos usuários sobre o Sindicato dos Metroviários caminha em uma contratendência, ou seja, é um sindicato com força reconhecida, apesar das pesquisas revelarem uma tendência de enfraquecimento do sindicalismo ou, no mínimo, de enfraquecimento na atual conjuntura.

O Sindicato dos Metroviários realiza com certa periodicidade a divulgação de uma Carta Aberta à População que, em alguns momentos, teve formato de um jornal, o *Jornal do Usuário*. Nesta publicação, o sindicato tenta compartilhar os problemas do serviço metroviário que tendem a afetar a população que utiliza o Metrô, além de abordar temas políticos gerais e fazer anúncios de greve, quando elas estão para ser deflagradas. Esse material é distribuído em estações específicas. Na tabela 12, apresentamos a audiência desse material na população usuária do serviço metroviário.

Tabela 12: Audiência dos materiais distribuídos pelo Sindicato dos Metroviários nas estações de Metrô

| Você lê os materiais que o sindicato distribui nas estações? | N | % |
|---|----------|----------|
| Sim | 72 | 23,1 |
| Não | 103 | 33 |
| De vez em quando | 67 | 21,5 |
| Nunca | 67 | 21,5 |
| Não Sabe/Não Respondeu | 3 | 1 |
| Total | 312 | 100 |

Muitas das estações onde realizamos nossas entrevistas não possuem a prática de panfletagem desse material, motivo pelo qual, nos parece, o conhecimento ou leitura da Carta Aberta à população pelos nossos entrevistados é muito baixo. Há que se considerar também que a quantidade de material distribuído em mãos aos usuários é bastante inferior à quantidade de passageiros que usam os serviços do Metrô.

Na avaliação dos nossos entrevistados, o Sindicato dos Metroviários não informa bem os motivos das greves. Apresentamos as respostas a essa questão na tabela 13, abaixo.

Tabela 13: Percepção dos usuários sobre a divulgação dos motivos das greves por parte do Sindicato dos Metroviários

| Você acha que o sindicato dos Metroviários informa bem a população sobre os motivos das greves? | N | % |
|--|----------|----------|
| Sim | 67 | 21,5 |
| Não | 121 | 38,8 |
| As vezes | 75 | 24 |
| Não sei | 47 | 15,1 |
| Não Respondeu | 2 | 0,6 |
| Total | 312 | 100 |

Acreditamos que há dois âmbitos de desenvolvimento de uma hipótese explicativa para este resultado. O primeiro corresponde ao conteúdo do que a entidade representativa dos trabalhadores do Metrô divulga aos usuários do serviço e à frequência com que realiza esta iniciativa. A julgar pelas publicações da entidade e pelos esforços realizados nas greves descritas no capítulo 1, é possível constatar que este esforço existe. No entanto, e este é o segundo âmbito de desenvolvimento de uma hipótese explicativa, ele não parece superar o fato de que os meios de comunicação da imprensa comercial privilegiam a narrativa das greves orquestradas pelos agentes opositores de sua realização, através de extensas divulgações das declarações do governador do estado de São Paulo, do secretário de transportes ou da própria direção da Companhia do Metropolitano.

Há que se adicionar outro elemento que já mencionamos na introdução a esta dissertação. O fato de os metroviários serem uma categoria que realiza greves com relativa frequência faz com que muitos usuários do serviço associem algumas paralisações ou falhas técnicas do sistema metroviário à realização de greves, mesmo quando não há nenhuma preparação dos trabalhadores e do seu sindicato para deflagração de uma greve. Os problemas de falhas técnicas têm aumentado significativamente. No ano de 2018, o jornal *Folha de São Paulo* divulgou dados sobre o tema, que foram obtidos pela lei de acesso à informação¹⁰¹. Segundo esta reportagem, entre os meses de janeiro a junho de 2018, ocorreu 44 falhas consideradas graves, que podem causar a paralisação do sistema ou redução da velocidade dos trens. Entre os anos de 2019 e 2020, o Sindicato dos Metroviários fez algumas publicações de Cartas

¹⁰¹ FOLHA DE SÃO PAULO. **Metrô de SP acumula maior número de falhas graves desde 2000.** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/07/metro-de-sp-acumula-maior-numero-de-falhas-graves-desde-2000.shtml> Última consulta em 07/02/21.

Abertas¹⁰² que abordavam o tema e associavam o crescimento dessas situações à falta de funcionários e ao processo de privatização do Metrô. A percepção captada pela nossa pesquisa – de que o Sindicato dos Metroviários não divulga bem os motivos das greves – pode ser também explicada pelas situações em que os usuários do sistema se deparam com uma dessas ocorrências e as associa a uma greve que não está acontecendo e que, portanto, não tem divulgação.

É notável que, apesar de poucas pessoas lerem os materiais do sindicato e de muitas pessoas considerarem que os motivos das greves não são bem divulgados, há um apoio majoritário sobre suas realizações, mesmo quando elas são organizadas em torno de temas específicos dos metroviários. Sugerimos que existe uma identidade dos usuários com o exercício da luta por mais direitos, não porque eles também os exerçam, mas porque parecem considerar a luta por direitos justa. Desenvolveremos elementos sobre este tema no capítulo 3 desta dissertação.

Para encerrar a apresentação deste segundo bloco de perguntas de nossa pesquisa, passamos ao tratamento dos dados sobre a relação dos usuários com as notícias sobre as greves, apresentados no próximo item.

2.2.4 – Busca de informações e percepção sobre a imprensa

Dentro deste tema, a primeira questão apresentada aos usuários foi sobre a forma como buscam informações sobre as greves metroviárias. Tratava-se de uma questão múltipla que revelou que uma significativa maioria, 46,5%, busca informações pelos noticiários televisivos, que são seguidos do instrumento internet, utilizado por 36% de nossos entrevistados. Destaca-se também a audiência das redes sociais oficiais da Companhia do Metropolitano, utilizada por 28,2% dos usuários, segundo nosso *survey*. Analisemos a tabela 14, abaixo, com os dados completos referentes à forma como os usuários buscam informações.

¹⁰² Um dos exemplos dessas publicações está disponível em: https://www.metroviarios.org.br/site/wp-content/files_mf/1579292785carta_aberta_17012020.pdf Última consulta em 07/02/21.

Tabela 14: Busca das informações sobre as greves pelos usuários do Metrô

| Fonte de informações sobre as greves | N | % |
|--|----------|----------|
| Jornais de notícias TV | 145 | 46,5 |
| Jornais de notícias impresso | 25 | 8 |
| Redes Sociais oficiais do Metrô | 88 | 28,2 |
| Rádio | 22 | 7,1 |
| Redes Sociais oficiais do Sindicato dos Metroviários | 42 | 13,5 |
| Carta Aberta à População | 7 | 2,2 |
| Vizinhos ou amigos | 23 | 7,4 |
| Não procuro notícias | 17 | 5,4 |
| NS/NR* | 2 | 0,6 |
| Internet | 115 | 36,9 |

* NS: Não sabe/NR: Não respondeu

Considerando a atuação da imprensa nas greves dos trabalhadores do Metrô, que descrevemos anteriormente, parece-nos bastante desvantajoso para as lutas dos metroviários que a grande maioria da nossa amostra busque informações pelos noticiários de televisão. Mas, também consideramos ser inevitável, uma vez que a TV é um canal de comunicação fundamental, não só do ponto de vista do acesso, mas do ponto de vista de uma cultura instaurada. Há, de fato, um enorme crescimento da utilização das redes sociais no Brasil e no mundo, fato manifestado entre nossos entrevistados, com 36% que alegam buscar as notícias pela internet, mas, em nossa avaliação, isso não tornou a televisão um instrumento desprezível e nem mesmo minoritário.

Mas, o que parece tornar esse terreno ainda mais desfavorável para as lutas dos trabalhadores do Metrô é o fato de que boa parte dos nossos entrevistados entende que as notícias não são tendenciosas para nenhum lado dos conflitos grevistas; e parte significativa nem soube responder sobre isso, 27,6%. Dos que compreenderam haver narrativas tendenciosas, há praticamente uma divisão igual entre os que avaliam tender favoravelmente ao governador, 23,7%, e os que avaliam tender favoravelmente aos funcionários que fazem as greves, 16,7%. Na tabela 15, compartilhamos todos esses resultados sobre as impressões que os usuários possuem das informações e notícias sobre as greves.

Tabela 15: Percepção dos usuários sobre as notícias das greves do Metrô

| O que você acha sobre as notícias das greves do metrô | N | % |
|---|-----|------|
| Parciais, favorecem o lado do governador. | 74 | 23,7 |
| Parciais, favorecem o lado dos funcionários do metrô. | 52 | 16,7 |
| Imparciais, não favorecem nenhum dos lados. | 99 | 31,7 |
| Não sei. | 86 | 27,6 |
| Não Respondeu | 1 | 0,3 |
| Total | 312 | 100 |

A imprensa, como vimos, é um ator social fundamental do processo de construção da percepção social das greves. Trata-se de um setor social que age como ator político, que incide sobre a formação da opinião pública em geral. Fonseca (2003) analisou a opinião dos editoriais de quatro grandes jornais acerca dos debates em torno da elaboração da Constituição de 1988 e particularmente seus posicionamentos sobre os direitos sociais em artigo intitulado “Conservadorismo patronal da grande imprensa brasileira”. Em nossa avaliação, é possível ampliar algumas conclusões de Fonseca para o nosso objeto de estudo. Segundo o autor,

(...) esses posicionamentos antecedem o debate contemporâneo acerca do conservadorismo patronal das elites brasileiras, expresso através de um de seus importantes representantes, a grande imprensa. Para além de expressar interesses sociais, os periódicos intermediam relações sociais, notadamente as referidas ao conflito de classe; daí a grande importância de observarmos a posição dos jornais, considerados neste trabalho como *aparelhos privados de hegemonia* (FONSECA, 2003, s/p, grifos do autor).

Sobre as greves em particular, Fonseca (2003) indica que o posicionamento dos grandes jornais investigados apontou um verdadeiro veto a este direito e o surgimento do direito de greve foi abordado por esses veículos como se ele significasse uma permanente ausência dos serviços públicos.

Mesmo com esses elementos sobre a imprensa e com as formas de busca por informação indicadas na Tabela 14, nossos entrevistados tendem mais a concordar do que discordar das greves. Note-se que, dentre os principais veículos por onde buscam informações, apenas o segundo, a internet, pode ter possibilidade de veicular notícia sobre as greves no sentido de explicar o conflito trabalhista e demonstrar que não se trata de um interesse em prejudicar a população que utiliza o serviço. E mesmo assim, a

depende da fonte, também a internet, neste sentido genérico, pode contribuir para a construção de uma percepção negativa do movimento paredista dos trabalhadores do Metrô.

A forma como os veículos de comunicação divulgam as greves, suas motivações e suas consequências constroem uma visão empírica de que a mídia tende a determinar toda a percepção sobre a greve. Mas se assim o fosse, como obteríamos a quantidade de manifestações de apoio às greves que obtivemos com nossa pesquisa de campo?

Em nossa visão, isso está relacionado ao fato de que a imprensa e seu poder de comunicação não são os únicos determinantes para construção da percepção sobre as greves. Williams (2016) fez uma importante investigação sobre a televisão como tecnologia e forma cultural. Na época em que produziu seu trabalho, em 1974, a televisão era o principal veículo e forma tecnológica de comunicação, o que levou o autor a desenvolver um importante e visionário debate sobre a relação entre tecnologia e sociedade e dar bases fundacionais para os estudos de recepção. Williams partiu da crítica à afirmação geral de que “a televisão alterou o mundo” e sugeriu que dessa afirmação se desenvolveram duas classes de opiniões. A primeira seria a de que a tecnologia é acidental e que se a televisão não tivesse sido inventada, determinados eventos sociais e culturais não teriam ocorrido. A segunda classe de opiniões é que a tecnologia é algo acidental, mas que as consequências da invenção da televisão teriam ocorrido fosse qual fosse a forma que essa tecnologia assumisse, pois seu surgimento é sintomático de alguma ordem da sociedade ou de alguma qualidade da natureza humana.

As duas classes de opiniões são criticadas pelo autor. A primeira porque ele a associa ao que chamou de *determinismo tecnológico*, ou seja, associa a relação da sociedade com a televisão e a tecnologia a partir de processos estritamente internos ao desenvolvimento dessa forma de tecnologia, ignorando todo o contexto político, econômico, social, industrial que levou a sociedade a desenvolver essa forma de tecnologia e a se desenvolver sob essa forma de tecnologia. Para o autor, qualquer forma de tecnologia é “subproduto de um processo social determinado por outras circunstâncias” (WILLIAMS, 2016, p. 27). A segunda classe de opiniões seria menos determinista porque salientaria outros fatores causais na mudança social, mas ainda incorreria no erro de abstrair a tecnologia da sociedade. Essa lógica, segundo o autor, entende o desenvolvimento da tecnologia e da comunicação de modo independente de

outras esferas da vida social, o que leva a concluir que as novas tecnologias criam novas sociedades ou novas condições humanas.

Portanto, Williams (2016) refuta a ideia de que a televisão exerce um efeito causal sobre o comportamento humano; porque se assim o fosse, todos os elementos da construção do pensamento, da percepção, da consciência estariam reduzidos a efeitos. Essa elaboração e formulação do autor nos dão caminhos para afirmação de que o poder da comunicação não é produtor exclusivo das percepções construídas sobre os fenômenos sociais em geral e, tampouco, sobre a percepção dos usuários do Metrô em relação às greves dos trabalhadores deste serviço.

Williams (2016) desenvolve seu raciocínio também por outro ângulo. Para o autor, ao mesmo tempo em que os sistemas de comunicação não são os únicos fatos causais da construção do comportamento humano, da formação da consciência, da constituição de uma opinião pública, eles tampouco são apenas resultados. O desenvolvimento dos sistemas de comunicação, permitido pela tecnologia, também produz parte da realidade. A forma como Williams demonstrou isso foi através do desenvolvimento do conceito de radiodifusão que, para autor é a denominação de um conjunto de práticas comunicativas desenvolvidas a partir de necessidades sociais, a partir do desenvolvimento histórico, econômico, social e tecnológico. “A resposta tecnológica para uma necessidade é menos sobre a necessidade em si do que sobre seu lugar em uma formação social existente” (WILLIAMS, 2016, p. 32). A materialização tecnológica da radiodifusão se deu, sobretudo, por meio do rádio e da televisão, sistemas que alteraram significativamente as práticas comunicativas quando se estabeleceram. Esse conjunto de práticas comunicativas e suas tecnologias deram origem, segundo Williams, não apenas a uma tecnologia, mas a uma nova instituição social, uma nova e poderosa forma de integração social e de controle.

O estabelecimento da imprensa, essa nova instituição, e nosso conhecimento empírico sobre a força dessa instituição na sociedade não nos permite caracterizá-la apenas como efeito, como resultado ou como algo determinado. Ao mesmo tempo em que é resultado de práticas sociais, estabeleceu o desenvolvimento de novas práticas sociais. A julgar pela força da comunicação via internet e redes sociais da atualidade, ganha força a compreensão de que esses instrumentos de comunicação também sejam produtores de elementos da realidade e produtores de opinião pública.

Como uma nova instituição com os poderes demonstrados, é inevitável que seu controle esteja associado ao poder do capital, que rege as relações sociais estabelecidas

no contexto do desenvolvimento dessas tecnologias. Por isso que, junto ao desenvolvimento da televisão como forma cultural e tecnológica, como demonstra Williams (2016), se deu também o desenvolvimento de monopólios da comunicação. Esta dinâmica rapidamente se abateu sobre a internet, cujas principais empresas e plataformas na atualidade vivem processos de investigação em virtude da formação de trustes, processo característico da tendência de monopolização do capital e da comunicação¹⁰³.

Dessa forma, é absolutamente compreensível, e até mesmo válida, a ideia de que a mídia e seus grandes conglomerados tenham poder de manipulação sobre a opinião pública, sobre a percepção dos fenômenos sociais e que podem, em muitos casos, determinar a visão social dos acontecimentos. Considerando a forma como a imprensa aborda as greves dos trabalhadores do Metrô, ela se configura um obstáculo importante para uma percepção positiva deste recurso de mobilização por parte dos trabalhadores. Porém, considerando os dados do nosso *survey*, não é possível dizer que elas determinam a interpretação dos acontecimentos grevistas no serviço metroviário de São Paulo, porque essa percepção parece ser determinada pela combinação de vários elementos. O perfil político e ideológico dos nossos entrevistados também pode ser um desses elementos. Portanto, na seção que desenvolvemos a seguir, buscamos complementar a caracterização dos usuários do Metrô através de elementos que permitam um mapeamento político e ideológico mínimo. Acreditamos que essas informações acrescentam aspectos importantes nas análises sobre como a percepção das greves metroviárias é construída.

2.3 - Terceiro bloco: Perfil político e ideológico

Há muitas formas de se buscar traçar o perfil ideológico de uma determinada amostra de pessoas e essas formas são determinadas também pelas características da amostra. Por exemplo, Marcelino, Galvão e Trópia (2015) buscaram traçar o perfil ideológico dos militantes de algumas das centrais sindicais brasileiras e, para isso, consideraram fatores como tempo de militância e partido de militância; tais fatores podem ser uma variável fundamental entre militantes de uma central sindical, mas não

¹⁰³ Matéria do jornal *The New York Times*, reproduzida pelo jornal *Folha de São Paulo*, apresenta processos que empresas como *Google*, *Facebook*, *Apple* e *Amazon* estão ameaçadas de sofrer: <https://www1.folha.uol.com.br/tec/2020/10/processo-contr-google-levanta-debate-sobre-modernizacao-de-leis-antitruste.shtml>. Última consulta em 10/02/21.

seriam em uma amostra mais ampla e diversa, como é o caso dos usuários do Metrô de São Paulo.

Avaliamos alguns canais de comunicação da imprensa comercial que fazem pesquisas e testes sobre o mapeamento do perfil político e ideológico dos seus espectadores. Estes testes são orientados pela tipologia política desenvolvida pelo instituto *Pew New Research*. Segundo sua própria apresentação¹⁰⁴, esse Instituto é um reconhecido centro de pesquisas que analisa tendências políticas e culturais nos Estados Unidos, fornecendo análises para grandes empresas, governos e outras instituições. As tipologias políticas com as quais esse Instituto trabalha associam visões sobre determinados temas à localização ideológica entre direita, esquerda, centro, centro direita e centro esquerda. Segundo o *Pew New Research*, essas relações são possíveis de serem construídas pelos valores políticos, morais e humanos que estão associados à defesa de determinada conduta em relação ao Estado, às medidas punitivas de uma sociedade, entre outros temas.

Na nossa pesquisa, tivemos uma amostra cuja relação comum entre os indivíduos era apenas o fato de serem usuários do serviço metroviário, fato que dá poucos elementos para ter perguntas específicas como as utilizadas na pesquisa de Marcelino, Galvão e Trópia (2015). Ao mesmo tempo, não se tratou de uma pesquisa que buscou centralmente traçar o perfil ideológico dos usuários do Metrô. Se assim o fosse, poderíamos utilizar o instrumental do *Pew New Research*, com adaptações, e apresentar as questões mais gerais que tendem a classificar as pessoas entre os diversos lugares possíveis no espectro político, como opinião sobre legalização das drogas, das armas, sobre aborto, entre outros temas. Consideramos que conhecer as características socioeconômicas dos entrevistados, sua relação com sindicatos, com protestos de rua, com organizações coletivas, sua opinião sobre a quem pertence a responsabilidade de um serviço como o Metrô já são elementos que, em nossa visão, ajudam a traçar o perfil ideológico de nossa amostra.

No entanto, buscamos colocar mais algumas questões no nosso *survey* (anexo 1, na página 235) que reforçassem a busca pelo perfil político e ideológico dos entrevistados. Fizemos isso de forma direta, questionando sobre a localização política, entre direita, esquerda e centro. As respostas sobre isso, como veremos, indicam muita confusão ou desconhecimento dos parâmetros que permitem classificar as pessoas de

¹⁰⁴ Disponível em: <https://www.pewresearch.org/> Última consulta em 09/02/21.

direita, esquerda ou centro. E foi por supor esse resultado que optamos por perguntar sobre a opção eleitoral de nossos entrevistados na última eleição presidencial, de 2018.

As escolhas eleitorais não são a única forma de mapeamento ideológico, no entanto, os acontecimentos da política brasileira desde junho de 2013 e a ativa expressão disso nas redes sociais acabaram por criar ambientes de forte polarização no país (GOYA, FIACADORI e SANTOS, 2019). Para Chaia e Brugnago (2014), esse processo ocorreu já na eleição de 2014, caracterizada por uma radicalização da direita política brasileira. Entendemos que as eleições de 2018 expressaram esses elementos, por isso, achamos importante considerar a opção eleitoral de nossos entrevistados nesse universo. Perguntamos sobre os votos no primeiro e segundo turno da eleição presidencial de 2018, se avaliam que a escolha foi correta naquela ocasião e, depois, perguntamos sobre a localização política entre os polos direita e esquerda. Nas tabelas 16 e 17, apresentamos os resultados referentes às opções eleitorais do primeiro e segundo turno da eleição de 2018 de forma decrescente, ou seja, da alternativa com mais frequência de respostas, para a alternativa com menos frequência, incluindo as opções “não votei” ou “nulo” e excluindo as opções que não tiveram nenhuma resposta. Vejamos os resultados nas tabelas 16 e 17, abaixo.

Tabela 16:
Voto dos usuários do Metrô na eleição 2018/1º turno

| Voto Eleição 2018/1º turno | N | % |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Não votei | 71 | 22,8 |
| Jair Bolsonaro | 55 | 17,6 |
| Ciro Gomes | 42 | 13,5 |
| Nulo | 40 | 12,8 |
| Fernando Haddad | 39 | 12,5 |
| Branco | 14 | 4,5 |
| João Amoedo | 12 | 3,8 |
| Não lembro | 12 | 3,8 |
| Não quero declarar | 11 | 3,5 |
| Geraldo Alckmin | 4 | 1,3 |
| Não respondeu | 4 | 1,3 |
| Marina Silva | 3 | 1 |
| Guilherme Boulos | 2 | 0,6 |
| Henrique Meirelles | 2 | 0,6 |
| Cabo Daciolo | 1 | 0,3 |
| Total | 312 | 100 |

Tabela 17:
Voto dos usuários do Metrô na eleição 2018/2º turno

| Voto Eleição 2018/2º TURNO | N | % |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Fernando Haddad | 88 | 28,2 |
| Não votei | 79 | 25,3 |
| Jair Bolsonaro | 66 | 21,2 |
| Nulo | 48 | 15,4 |
| Branco | 11 | 3,5 |
| Não quero declarar | 10 | 3,2 |
| Não lembro | 7 | 2,2 |
| Não respondeu | 3 | 1 |
| Total | 312 | 100 |

No questionário apresentado aos usuários, colocamos os nomes de todos os candidatos em ordem alfabética e o partido pelo qual concorreram a eleição. Na tabela de apresentação dos resultados, colocamos apenas os nomes dos candidatos que foram citados. Os que não estão na tabela de resultados não foram citados por nenhum dos nossos entrevistados.

O percentual de abstenções de nossa amostra (22,8%) foi semelhante ao do resultado da eleição presidencial (20,3%). O resultado final de segundo turno foi diferente da eleição oficial, pois Jair Bolsonaro venceu essa eleição. Acreditamos que isso é efeito, por um lado, do tamanho de nossa amostra (312 pessoas), de sua margem de erro (5%) e de seu intervalo de confiança (90%). Por outro lado, esse resultado também é efeito das características sociais da amostra, composta, por exemplo, por uma expressiva quantidade de pessoas que ganham até dois salários mínimos (43,9%), estrato social em que Fernando Haddad foi mais bem votado, segundo pesquisa do IBOPE de 2018. Outro resultado de nossa pesquisa que foi distinto do resultado eleitoral oficial foi a colocação de Ciro Gomes em nossas respostas sobre o primeiro turno. Como não buscávamos “conferir” quem venceu a eleição presidencial, acreditamos que essas distorções não interferiram em nossos objetivos: localizar os respondentes no espectro ideológico. Ainda perguntamos aos usuários se consideravam que tinham feito a melhor opção eleitoral. 72,8% responderam que sim, 15,7% disseram que não e 11,5% não respondeu a esta questão.

As respostas à pergunta “considerando a política mais ampla, você se considera alguém (...)” – cujas alternativas de resposta eram: “de direita”, “de esquerda”, “de centro” e “não sei” – demonstraram uma ampla dúvida sobre os critérios dessas localizações, pois a maioria (52,9%) respondeu que não sabia. Ao mesmo tempo, indicou que há mais pessoas que se entendem de esquerda, e assim se classificam; e isso é mais comum do que a compreensão das pessoas que se identificam como de direita. A tabela 18 apresenta os resultados.

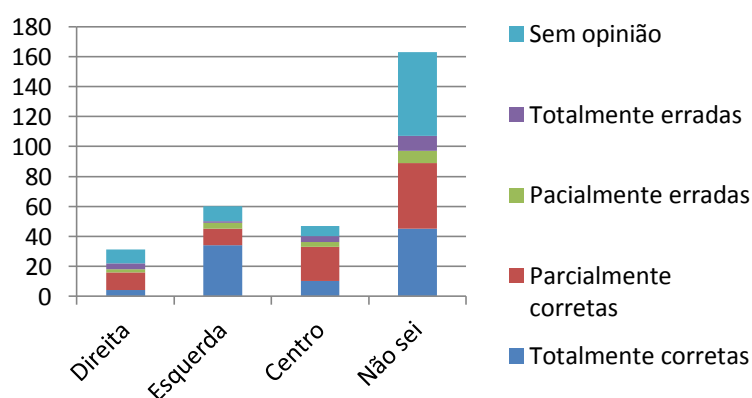
Tabela 18: Localização política/ideológica dos usuários do Metrô

| Localização do espectro político | N | % |
|---|----------|----------|
| De direita | 31 | 9,9 |
| De esquerda | 60 | 19,2 |
| De centro | 47 | 15,1 |
| Não sei | 165 | 52,9 |
| NR | 9 | 2,9 |
| Total | 312 | 100 |

Para tentar explorar melhor os dados levantados por essa parte da entrevista, fizemos o cruzamento da localização política dos usuários com suas opiniões sobre as greves – se totalmente certas, parcialmente certas, parcialmente erradas, totalmente erradas e sem opinião. No eixo horizontal do gráfico, estão as alternativas de posicionamento político – direita, esquerda, centro e a possibilidade de expressar desconhecimento sobre isso. No eixo vertical, está a quantidade de pessoas de cada localização política e sua opinião sobre as greves.

Dentre as pessoas que consideram que as greves são totalmente certas – 95 respondentes (30,4% do total) –, 4 se dizem de direita, 34 de esquerda, 10 de centro e 46 responderam que não sabem (1 pessoa não respondeu à questão). Dentre as pessoas que consideram que as greves são parcialmente certas – 95 respondentes (30,4% do total) –, 12 se dizem de direita, 11 de esquerda, 23 de centro e 45 disseram não saber (4 pessoas não responderam à questão). Dentre as pessoas que consideram que as greves são parcialmente erradas – 19 respondentes (6,1% do total) –, 2 pessoas se dizem de direita, 4 de esquerda, 3 de centro e 8 afirmaram não saber (2 pessoas não responderam). Dentre os entrevistados que consideram que as greves são totalmente erradas – 19 pessoas (6,1% do total) –, 4 se consideram de direita, 1 de esquerda, 4 de centro e 10 não souberam responder. Dentre as pessoas que disseram não ter opinião sobre as greves – 84 pessoas (26,9% do total) – 9 se consideram de direita, 10 de esquerda, 7 de centro e 56 afirmaram não saber (2 pessoas não responderam à questão). No gráfico 2, abaixo, temos a distribuição desses dados.

Gráfico 2: Localização no espectro político X avaliação das greves (em números absolutos)



Dentre as pessoas que se identificaram politicamente com algum dos espectros oferecidos nas respostas, percebe-se uma expressiva identidade entre aqueles que se

identificam de esquerda com a consideração de que as greves do Metrô são totalmente corretas. Creditamos este resultado ao fato de que as greves são ações sindicais e trabalhistas associadas à esquerda. Também percebemos que dentre os que não sabem se identificar politicamente, há uma predominância daqueles que consideram as greves total ou parcialmente corretas. Ou seja, por mais que não saibam definir seu espectro político e ideológico, possuem alguma identificação com as lutas dos metroviários. Sugerimos que esta identificação está relacionada à sua condição de classe e à consciência de defesa dos direitos, expressa pela ampla quantidade de pessoas (81,4% de nossa amostra) que apoiam greves pelo motivo de manutenção dos direitos trabalhistas dos metroviários.

Com esses dados, encerramos a apresentação das respostas ao nosso *survey*. Apesar de um instrumento metodológico trabalhoso, o *survey* nos permitiu ter um panorama mais detalhado da relação dos usuários do Metrô com as ações sindicais desta categoria. As entrevistas nos permitiram concluir que há uma tendência de apoio dos usuários do serviço metroviário às greves dos seus trabalhadores. Permitiram-nos concluir, também, que é necessária a construção de um diálogo entre as lutas dos trabalhadores do Metrô e as demandas da população que utiliza esse serviço.

Sabemos que as Ciências Sociais não se prestam e nem devem se prestar a conclusões normativas para os agentes sociais. No entanto, uma ciência diletante não é nosso objetivo. Dessa forma, acreditamos que o exercício científico a que nos propomos está a serviço de compreender a capacidade de solidariedade de classe e a capacidade de universalização das lutas de uma classe trabalhadora tão diversa e com obstáculos significativos para utilização de sua força social e política em favor de seus interesses coletivos. Dimensionando este desafio ao nosso objeto, acreditamos que a visão social das greves metroviárias pelos usuários deste serviço coloca desafios à forma de ação do sindicato específico desta categoria. Mas este desafio não pertence apenas a este sindicato. No próximo capítulo, buscaremos entender o que explica os resultados que obtivemos com nossa pesquisa de campo e sistematizar as contribuições dos estudos de recepção para nossa pesquisa.

III. Os subterrâneos das greves

Como explicar a percepção dos usuários sobre as greves do Metrô

Muitos tipos de trabalho que são desfrutados como serviços possuem como característica inerente algum tipo de interação com algum público usuário. Em alguns serviços, essa interação é fisicamente distante, pois ocorre através de recursos informatizados, como é o caso dos trabalhadores de *call center*, um grupo que tem crescido exponencialmente com o avanço das privatizações do setor de telecomunicações no Brasil (ANTUNES e BRAGA, 2009, p. 09). Em outros casos, como o do nosso objeto de pesquisa, a interação com o público usuário é direta e imediata. Apesar de algumas funções dos trabalhadores do Metrô não repercutirem imediatamente sobre o deslocamento dos usuários, os metroviários realizam um trabalho coletivo, que possui uma intencionalidade (MAGALHÃES, 2004, p. 106) e que culmina com a possibilidade de deslocamento de, em média, 3,7 milhões de pessoas, parte da força de trabalho da maior cidade da América Latina.

Portanto, qualquer alteração nas funções laborais desse coletivo de trabalhadores incide sobre a vida das pessoas que são atendidas. Isso ocorre tanto por consequência de determinadas alterações na forma de prestação do serviço, quanto por esse coletivo recorrer ao direito de greve para lutar por melhores salários, melhores condições de trabalho etc. Considerando os elementos que descrevemos sobre o papel do transporte metroviário no processo de produção do valor, e considerando a abordagem descrita sobre como a imprensa divulga e analisa as greves dos metroviários, podemos dizer que a característica de atendimento ou de interação com um público usuário pode se conformar, ao mesmo tempo, como a força e a fraqueza desse coletivo.

Entendemos que o papel estratégico do trabalho de transporte metroviário constitui sua força porque ele transporta uma mercadoria fundamental para o capital, a força de trabalho, ou seja, o público que utiliza esse serviço. Além disso, sua força estratégica existe em função da incapacidade ou dos limites que a indústria de transporte tem para recorrer ao que Silver (2005, p. 105) denominou de “soluções espaciais”. Segundo a autora, este recurso foi e é utilizado por indústrias de outros produtos, como é o caso da automobilística, para sair de perto do poder de associação e de barganha dos seus trabalhadores. Essa alternativa, segundo Silver, é muito limitada para uma indústria

como a de transporte, cuja infraestrutura é muito difícil de ser deslocada sem perder valor agregado.

A característica de atendimento ou de interação dos metroviários com a população que utiliza este serviço não constitui em si a sua fraqueza. A problemática que orientou nossa pesquisa foi o fato de que ela pode ser um elemento de enfraquecimento do seu poder de barganha. Porque os opositores dos conflitos trabalhistas que ocorrem no Metrô de São Paulo buscam constituir entre a população usuária uma base social contrária ao direito de greve dos trabalhadores que fazem o Metrô funcionar. Foi por esse motivo que buscamos entender quais as percepções que os usuários do serviço possuem sobre as greves e quais os fatores que explicam essas percepções.

Os dados levantados pelo *survey* que fizemos nos permitem dizer, de uma forma geral, que os usuários do Metrô apoiam as greves de seus trabalhadores. Mas, nosso conjunto de dados também indica que esses conflitos imputam disputas de diversas ordens para que a população usuária não se constitua um fator de fraqueza do poder de barganha dos metroviários. Uma das disputas que localizamos, de acordo com os dados, está relacionada à recepção das informações jornalísticas sobre as motivações e consequências das greves metroviárias. Chegamos a essa conclusão porque, como demonstrado no capítulo 2, a maioria dos usuários que entrevistamos tem acesso às notícias sobre as greves através dos jornais de televisão e uma significativa quantidade deles considera que as notícias são imparciais. Este é um dos motivos pelo qual nos dedicaremos em parte deste capítulo, a apresentar como o instrumental teórico dos estudos de recepção nos auxiliam para compreender o fato de que, a despeito do papel político que a imprensa cumpre nas greves dos trabalhadores, os usuários em geral apoiam suas mobilizações.

O conceito de determinismo tecnológico desenvolvido por Williams (2016) nos auxilia a não simplificar a explicação da percepção dos usuários do Metrô sobre as greves com base nas notícias que são veiculadas sobre elas. Para o autor, trata-se de determinismo tecnológico a ideia de que a tecnologia dos meios de comunicação é capaz de determinar tudo o que a audiência vai compreender sobre que é transmitido ou veiculado. Essa ideia não explicaria os resultados de nossa pesquisa de campo. Para Williams, há uma série de outros fatores do desenvolvimento histórico e cultural que incidem sobre a forma de recepção da audiência.

Com este recurso conceitual, cabe-nos compreender então, quais outros fatores determinaram que mais de 60% das pessoas que entrevistamos afirmaram concordar

total ou parcialmente com as greves dos metroviários. E quais os fatores que mediam as formas de apoio. Nossa tese é a de que a condição de classe e de acesso a direitos sociais dos usuários do serviço é um desses fatores. Além disso, as experiências políticas e sindicais dos usuários e as conjunturas políticas e econômicas específicas também são elementos determinantes.

Também entendemos que a tradição de mobilização e organização do proletariado brasileiro, que teve nos anos de 1980 uma demarcação fundamental – pois, compartilhamos da ideia de Noronha (2007) de que a Constituição de 1988 estabeleceu um novo padrão na relação entre empregados e empregadores no Brasil –, podem incidir sobre a percepção das greves, pois esta tradição fortalecida e associada à existência de um regime político democrático permite existir na atual geração de trabalhadores certo costume ou reconhecimento com a prática de greves no país. No entanto, este costume não está necessariamente associado ao fato de que as pessoas exercitam o direito de greve. Como vimos no capítulo anterior, pouquíssimos usuários do Metrô entrevistados exercitaram esse direito em sua experiência de vida.

Pelo que percebemos através da pesquisa de campo, a grande maioria dos usuários do Metrô não só não faz greve, como não tem relação com sindicatos e tem vínculos precários com o mercado de trabalho. Essa condição os distancia bastante das condições dos trabalhadores do Metrô. E mesmo assim, os dados nos permitem dizer que esses trabalhadores consideram que as greves metroviárias são legítimas. Associamos isso a um fator mais estrutural da conformação do proletariado brasileiro que diz respeito ao fato de que a consciência de classe dos trabalhadores brasileiros é uma consciência “do direito a seus direitos” (BRAGA, 2015).

Neste capítulo, começaremos explorando um pouco mais nossos dados. Vamos apresentar alguns números que encontramos e julgamos relevantes no resultado do cruzamento entre as características dos usuários com suas opiniões sobre as greves. Por exemplo, dentre os usuários que consideram as greves totalmente certas, a proporção dos que já participaram de algum protesto de rua praticamente dobrou. De outro ângulo, dentre os usuários que consideram as greves totalmente erradas, a proporção dos que acham que o Metrô deve ser um serviço oferecido pelo setor privado também dobrou. Portanto, começaremos o capítulo apresentando essas alterações relevantes que nos ajudam a compreender melhor como se constrói a percepção sobre as greves e quais os fatores que a constroem e a explicam.

Na segunda seção, vamos tematizar a questão da consciência de classe do proletariado brasileiro. O público usuário do Metrô e, portanto, a audiência de suas greves, é parte da classe trabalhadora e um estrato que reproduz características gerais da população brasileira, como demonstrada pelas comparações com os dados da PNAD que fizemos no capítulo 2. Na terceira seção do capítulo, vamos debater as principais características gerais dos setores sociais que utilizam o Metrô e como elas impactam sua percepção sobre as greves. Por fim, vamos apresentar de forma mais sistematizada as contribuições dos estudos de recepção para nossa pesquisa e sua relação com a Sociologia do Trabalho.

3.1 – Explorando a relação entre as opiniões sobre as greves e as características sociais dos usuários do Metrô

Nossa pesquisa permitiu mapear cinco grupos de opinião sobre as greves, o que as julgam totalmente certas (grupo A), parcialmente certas (grupo B), parcialmente erradas (grupo C), totalmente erradas (grupo D) e os que não têm opinião (grupo E). Vamos considerar e analisar este último grupo “sem opinião” porque, embora essa ideia de não ter opinião tenha se manifestado também em outras perguntas, o questionário foi amplo e algumas opiniões apareceram, bem como algumas características sociais, o que também pode nos indicar motivações para terem respondido não ter opinião.

Para a leitura e compreensão de nossas análises, é muito importante que o leitor tenha a dimensão do tamanho de cada um desses grupos de opinião. O grupo A é composto por 95 pessoas, 30,4% dos nossos respondentes; o grupo B tem 95 pessoas (30,4%); o grupo C tem 19 pessoas (6,1%); o grupo D tem 19 pessoas (6,1%) e; o grupo E tem 84 pessoas (26,9%). Na tabela 19, abaixo, sistematizamos esses dados.

Tabela 19: Tamanho dos grupos de opinião sobre as greves dos metroviários¹⁰⁵

| Grupo de opinião | Opinião | N | % |
|-------------------------|--|----------|----------|
| GRUPO A | As greves dos metroviários são <i>totalmente certas</i> | 95 | 30,4 |
| GRUPO B | As greves dos metroviários são <i>parcialmente certas</i> | 95 | 30,4 |
| GRUPO C | As greves dos metroviários são <i>parcialmente erradas</i> | 19 | 6,1 |
| GRUPO D | As greves dos metroviários são <i>totalmente erradas</i> | 19 | 6,1 |
| GRUPO E | <i>Não tem opinião sobre as greves dos metroviários</i> | 84 | 26,9 |
| Total | | 312 | 100 |

Observamos a curiosa coincidência de que a mesma quantidade de pessoas respondeu considerar as greves totalmente certas e parcialmente certas. E isso também ocorreu entre os que acham parcialmente erradas e totalmente erradas. Esta coincidência também se expressou na pesquisa do Instituto Locomotiva (2016): 34% consideraram as causas das greves dos metroviários totalmente justas; 34% as entenderam justas em parte; 11% responderam que são nem justas, nem injustas; 10% consideraram injustas em parte; 9% alegaram ser totalmente injustas e 2% respondeu que não sabe. A maior diferença deste resultado em relação ao nosso é a quantidade de pessoas que alegou não ter opinião, que foi mais expressiva na nossa amostra.

Os resultados de ambas as pesquisas demonstram que há uma tendência de relativizar a avaliação das greves. Atribuímos isso ao fato de se tratar de uma greve que interfere na possibilidade de deslocamento das pessoas, ou seja, na vida de mais pessoas além dos lados que estabelecem esse conflito grevista. Isso indica que os usuários não são apenas espectadores das greves, são também pessoas diretamente afetadas por elas, cuja opinião sobre esses conflitos incide na correlação de forças deles. Sugerimos que a coincidência dos empates citados ocorre porque dentre as pessoas que tendem a dar legitimidade para as lutas por direitos, há uma divisão em torno das mediações desse apoio, ou seja, no marco de uma opinião que entende a greve como um direito que pode ser exercido, há visões que relativizam a legitimidade de seus motivos e seus momentos de deflagração. E o mesmo ocorre entre os que tenderam a dar menos legitimidade para

¹⁰⁵ Todas as tabelas deste capítulo são de elaboração própria, a partir dos dados do *survey* “A percepção dos usuários do Metrô sobre as greves metroviárias”, 2019, realizado por Camila Ribeiro Duarte Lisboa.

essa luta: ainda que esses se expressem em menor quantidade, também é relativo e dividido o nível de discordância.

Passamos, na seção que se segue, a apresentar e analisar as diferenças sociais e políticas de cada grupo de opinião.

3.1.1 – Perfil sociodemográfico caracteriza os grupos de opinião

Nos grupos que julgam as greves totalmente certas, parcialmente certas e parcialmente erradas, as mulheres foram maioria, como na proporção geral. Nos grupos que as julgam totalmente erradas e que não tem opinião, os homens foram maioria. O único grupo de opinião que manteve exatamente a mesma proporção da pesquisa geral foi o grupo que julga que as greves são parcialmente certas. A proporção de mulheres cresce para aproximadamente 57% tanto entre os que consideram as greves totalmente certas quanto os que consideram as greves parcialmente erradas.

Em relação à faixa etária, também pudemos ver essas alterações. A faixa etária mais jovem cresceu em proporção entre os grupos A, D e E. Neste último, foi o maior crescimento proporcional. Entre os que consideram que as greves são totalmente certas, além de a faixa etária mais jovem crescer, as faixas etárias intermediárias (de 26 a 60 anos) diminuíram em relação à proporção geral e a faixa etária mais velha cresceu. Entre os que consideram as greves parcialmente certas, as faixas etárias intermediárias cresceram na comparação com a proporção geral e a faixa etária mais velha diminuiu. No grupo C, a única faixa etária que diminuiu na relação com a proporção geral foi a que vai de 41 a 60 anos. Nas outras faixas, o crescimento foi pequeno. No grupo D, que considera as greves totalmente erradas, as duas faixas etárias mais jovens caem em relação à distribuição geral e as duas faixas etárias mais velhas sobem. Entre os que não têm opinião, o grupo E, as três faixas etárias mais velhas caem e a mais jovem cresce. Ilustramos essa dinâmica na figura abaixo (12). Para analisá-la, é importante que o leitor tenha conhecimento da distribuição geral por sexo e idade da amostra toda: as mulheres foram 51,9% de toda nossa amostra e os homens foram 48,1%. Pessoas de 15 a 25 anos foram 46,5%; de 26 a 40 foram 32,7%; de 41 a 60 foram 16% e de 60 anos ou mais foram 4,8%.

Figura 12: Sexo e idade dos usuários do Metrô por opinião sobre as greves metroviárias

| Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|--|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> •Mulheres: 56,84% •Homens: 43,15% | <ul style="list-style-type: none"> •Mulheres: 51,57% •Homens: 48,42% | <ul style="list-style-type: none"> •Mulheres: 57,89% •Homens: 42,10% | <ul style="list-style-type: none"> •Mulheres: 47,36% •Homens: 52,65% | <ul style="list-style-type: none"> •Mulheres: 46,42% •Homens: 53,57% |
| <ul style="list-style-type: none"> •15 a 25: 52,63% •26 a 40: 27,36% •41 a 60: 12,63% •Mais de 60: 7,36% | <ul style="list-style-type: none"> •15 a 25: 35,78% •26 a 40: 41,05% •41 a 60: 20% •Mais de 60: 3,15% | <ul style="list-style-type: none"> •15 a 25: 47,35% •26 a 40: 36,84% •41 a 60: 10,52% •Mais de 60: 5,26% | <ul style="list-style-type: none"> •15 a 25: 26,31% •26 a 40: 31,57% •41 a 60: 36,84% •Mais de 60: 5,26% | <ul style="list-style-type: none"> •15 a 25: 55,95% •26 a 40: 28,57% •41 a 60: 11,90% •Mais de 60: 3,57% |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; **GRUPO B:** considera as greves parcialmente certas; **GRUPO C:** considera as greves parcialmente erradas; **GRUPO D:** considera as greves totalmente erradas; **GRUPO E:** não tem opinião sobre as greves.

Para comparar posições mais evidentemente opostas, poderíamos dizer, então, que os que consideram as greves totalmente certas são um público mais feminino e mais jovem e os que consideram as greves totalmente erradas são um público mais masculino e mais velho. Os fatores explicativos para isso são diversos. Desde motivos mais relacionados aos hábitos de uso do Metrô até motivos relacionados à dinâmica social em geral. As mulheres e os mais jovens, segundo nossa pesquisa e as outras pesquisas que atuaram sobre o universo de usuários do Metrô, utilizam mais o serviço metroviário, portanto, vivem mais de perto os problemas do serviço, as consequências da superlotação, do preço da tarifa, fatores esses que são apontados como pontos negativos pelos usuários que entrevistamos. Portanto, sua inclinação para considerarem as greves mais legítimas podem ser maiores.

Analisando de um ponto de vista mais geral, a população feminina e jovem tem sofrido mais diretamente as consequências da crise social brasileira, do desemprego e da oferta dos serviços públicos. Segundo pesquisa da *Rede Nossa São Paulo*, de março de 2020, a desigualdade salarial entre homens e mulheres na cidade de São Paulo chega a 15%. Segundo a publicação trimestral da PNAD contínua, referente ao primeiro trimestre de 2020, a taxa de desemprego entre os jovens de 18 a 24 anos chegou a 32%. Essas condições podem justificar um posicionamento mais disposto ao questionamento das injustiças sociais e a apoiar ações de resistência coletiva, como é o caso das greves

dos trabalhadores do Metrô. Outro fator sociodemográfico que se alterou na distribuição de opiniões sobre as greves está relacionado à cor ou raça. Vejamos os resultados desse cruzamento na tabela 20, abaixo.

Tabela 20: Cor ou raça dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves

| Cor ou raça (%) | Amostra total | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Branços | 42,3 | 50,52 | 38,94 | 42,1 | 47,36 | 35,71 |
| Pretos | 19,6 | 15,78 | 22,1 | 15,78 | 31,57 | 19,04 |
| Pardos | 36,2 | 30,52 | 37,89 | 42,1 | 15,78 | 44,04 |
| Amarelos | 1 | 3,15 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Indígenas | 0,6 | 0 | 1,05 | 0 | 0 | 1,19 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Chama-nos atenção algumas alterações que alguns grupos de opinião sofreram em relação à distribuição geral da amostra. No grupo A, destacamos que a proporção de brancos aumenta oito pontos percentuais – os brancos são 42,3% dos nossos entrevistados e são 50,52% entre os que consideram as greves totalmente certas. No grupo D, a proporção de pretos tem um crescimento muito significativo de doze pontos percentuais e de pardos uma queda também significativa. No grupo E, destacamos o crescimento proporcional de pardos, que vai para 44,04%.

Sugerimos dois fatores explicativos para essa configuração que poderão ser mais bem compreendidos na apresentação de outros dados a frente. Dentre os que consideram as greves totalmente certas, aqueles que possuem ensino superior completo representam uma fatia maior do que nos outros grupos. Apesar da presença de negros e negras nas universidades brasileiras ter crescido, como apontado por estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), de agosto de 2020¹⁰⁶, sua presença ainda é inferior à presença de brancos, como aponta o mesmo estudo e a despeito de sua presença majoritária nas universidades públicas, como revelado por pesquisa do IBGE de 2019¹⁰⁷. Outro fator explicativo, que poderá ficar mais nítido na apresentação de

¹⁰⁶ INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Ação afirmativa e população negra na educação superior: acesso e perfil discente, 2020. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2569.pdf Última consulta em 27/02/21.

¹⁰⁷ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil, 2019. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2569.pdf Última consulta em 27/02/21.

mais dados a frente, é que existe uma associação entre uma presença mais precária no mercado de trabalho e a opinião sobre as greves. As pessoas com vínculos mais precários tendem a estarem menos presentes entre aqueles que julgam as greves totalmente certas. E, segundo o estudo do IBGE, de 2019, sobre as desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil, a população negra (pretos e pardos) tem maior presença nos postos de trabalho mais precários.

Portanto, se de um lado, como no caso das mulheres e dos mais jovens, as consequências de injustiças sociais podem ser fatores que os localizam sob opiniões mais favoráveis à ação grevista dos trabalhadores do Metrô, de outro ângulo, o da população negra, essas injustiças os distanciaram um pouco do apoio às greves.

Em relação aos hábitos de uso dos serviços do Metrô, destacamos algumas características de cada grupo de opinião que se sobressaem quando comparamos a proporção de determinadas variáveis de cada grupo de opinião com a proporção geral dos hábitos de uso dos nossos entrevistados. Entendemos que a análise isolada dos dados relativos aos hábitos de uso nos proporciona poucas conclusões sobre a relação entre essa variável e a localização dos usuários entre os grupos de opinião sobre as greves metroviárias. Afirmamos isso porque o que podemos desenvolver como hipótese explicativa dessa distribuição está mais relacionada a dados levantados por nossa pesquisa em outros blocos de questões. Na figura 13, destacamos as alterações que consideramos significativas de cada grupo de opinião em relação à frequência geral de respostas sobre esse tema. Vejamos, abaixo.

Figura 13: Principais alterações dos hábitos de uso de cada grupo de opinião em relação à distribuição geral da amostra

| GRUPO A | GRUPO B | GRUPO C | GRUPO D | GRUPO E |
|---|---|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • 31,57% dos integrantes do Grupo A gastam até 3 horas no transporte público por dia. Na distribuição geral da amostra, 20,2% gastam até 3h no transporte público por dia. • 49, 47% dos integrantes do grupo A utilizam o Metrô para estudar. Na distribuição geral da amostra, esse percentual é de 36,5%. | <ul style="list-style-type: none"> • Na distribuição de toda amostra, 65,1% dos usuários utiliza o Metrô de 5 a 7 vezes por semana. Entre o grupo B, essa proporção sobe para 72, 63%. • Em relação aos motivos de uso, 36,5% utiliza o Metrô por motivo de lazer. No grupo B, essa proporção cai para 25, 26%. | <ul style="list-style-type: none"> • 26, 31% do grupo C utilizam o transporte público por até 2 horas. Na amostra total, são 48,1% dos entrevistados. • 78,94% dos integrantes do grupo C utilizam o Metrô para trabalhar. Na amostra total, são 66%. • 21% do grupo C utilizam os modais metrô e trem. No total da amostra, são 8,7%. | <ul style="list-style-type: none"> • Neste grupo, destacamos o aumento do percentual do motivo trabalho em relação ao percentual da amostra total. Enquanto no total 66% utiliza o Metrô pelo motivo trabalho, entre os integrantes do grupo D, esse percentual sobe para 78,94%. | <ul style="list-style-type: none"> • No grupo E, o percentual de pessoas que utiliza o Metrô menos de uma vez por semana é de 16,66%. No total da amostra, esse percentual é de apenas 8%. • Sobre à quantidade de tempo de utilização do transporte público por dia, 10% deste grupo o faz por até 3 horas. Na amostra total são pouco mais de 20%. |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; **GRUPO B:** considera as greves parcialmente certas; **GRUPO C:** considera as greves parcialmente erradas; **GRUPO D:** considera as greves totalmente erradas; **GRUPO E:** não tem opinião sobre as greves.

O grupo A demonstra que utiliza bastante o Metrô e que amarga os limites do projeto de mobilidade urbana de São Paulo, pois tem mais indivíduos que ficam até três horas no transporte público por dia. Este tempo é acima da média constatada pela pesquisa da *Rede Nossa São Paulo*, nos anos de 2019 e 2020, que demonstrou que o tempo médio de deslocamento através de transporte público era de duas horas e seis minutos em 2019 e de duas horas e trinta e um minutos em 2020. O crescimento do motivo “estudar” para uso do serviço entre o grupo de opinião A é também explicado pela maior presença de pessoas com ensino superior incompleto neste grupo de opinião. Os percentuais de destaque do grupo B indicam que o fato de seus integrantes considerarem as greves parcialmente certas pode estar relacionado à consequência concreta das greves sobre suas vidas, pois se tratam de um grupo que utiliza bastante o Metrô, todos os dias da semana.

Uma conclusão a que os hábitos de uso dos grupos C e D nos leva é que o público usuário que é estudante está significativamente localizado entre aqueles que apoiam as greves, seja total ou parcialmente; eles aparecem de forma muito menos expressiva entre os que consideram as greves parcial ou totalmente erradas. No grupo E, aqueles que não expressaram opiniões sobre as greves, se destaca o aumento da proporção dos

que podem ser classificados como usuários do Metrô de frequência muito menor que nos outros grupos. Como dissemos, a exploração dos dados sobre hábitos de uso pode ser melhor se associados a outros dados, tais como escolaridade e forma de vínculo com o mercado de trabalho. Sigamos, então, para a exploração dos dados do próximo grupo de perguntas, a relação entre as características socioeconômicas e os grupos de opinião sobre as greves metroviárias.

3.1.2 – Os grupos de opinião e suas características socioeconômicas

A distribuição dos grupos de opinião dos usuários sobre as greves com base em sua caracterização socioeconômica foi uma hipótese que guiou nossa pesquisa. Pela relevância desses dados, vamos comparar os grupos de opinião tendo aqueles dados como marcadores. Recordamos que as opiniões dos grupos A e B foram majoritárias na proporção geral e dos grupos C e D foram minoritárias – A: 95 (30,4%); B: 95 (30,4%); C: 19 (6,1%); D: 19 (6,1%) e E: 84 (26,9%). Portanto, nas tabelas comparativas que vamos apresentar, os percentuais de cada grupo são relativos ao total do grupo. Na tabela 21, que apresentamos abaixo, e que demonstra a diferença de acesso ao ensino formal dos usuários de cada grupo, é possível visualizar esta explicação.

Tabela 21: Escolaridade dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves metroviárias

| Escolaridade (%) | Amostra total | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|------------------------|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Fundamental incompleto | 3,2 | 1,05 | 3,15 | 5,26 | 10,52 | 3,57 |
| Fundamental completo | 2,9 | 3,15 | 2,1 | 5,26 | 5,26 | 2,38 |
| Médio incompleto | 5,8 | 3,15 | 9,47 | 10,52 | 5,26 | 3,57 |
| Médio completo | 41 | 36,84 | 38,94 | 42,1 | 31,57 | 50 |
| Superior incompleto | 24 | 25,26 | 28,42 | 21,05 | 15,78 | 20,23 |
| Superior completo | 18,6 | 24,21 | 13,68 | 15,78 | 26,31 | 16,66 |
| Pós-graduação | 4,5 | 6,31 | 4,21 | 0 | 5,25 | 3,57 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

O que mais nos chama atenção nessas comparações são as alterações que os grupos A e D sofreram em relação ao percentual geral com o crescimento da proporção de pessoas com ensino superior completo. Tais grupos correspondem às opiniões mais antagônicas, os que concordam totalmente e os que discordam totalmente da realização das greves. Segundo a pesquisa do IBGE que avaliou a queda da taxa de sindicalização no Brasil, os entrevistados com ensino superior completo possuíam as maiores taxas de sindicalização. Este dado pode indicar que o acesso ao ensino superior possibilita a presença em categorias de trabalho que são mais organizadas sindicalmente e que têm contratos de trabalho mais estáveis, o que pode proporcionar maior experiência da relação entre greves e lutas sindicais com acesso a direitos. Mas, há uma contrapartida importante, demonstrada pelos nossos dados: as pessoas com ensino superior também se aproximam mais das características laborais e intelectuais que caracterizam a classe média (ANTUNES, 2018, p. 54) um setor social mais distante da identificação com lutas trabalhistas e coletivas (SOUZA, 2018), o que ajuda a explicar a presença expressiva de pessoas com ensino superior no grupo de opinião que não legitima as greves dos trabalhadores do Metrô. Trataremos mais dessa relação adiante, ao analisar a dinâmica social e política das classes médias.

Portanto, o crescimento da presença de pessoas com ensino superior entre aqueles que avaliam as greves como corretas nos parece estar associado à possibilidade de serem pessoas com mais experiência sindical. E o crescimento de pessoas com essa mesma característica em relação ao estudo formal entre os que menos legitimam as greves dos trabalhadores do Metrô nos parece estar relacionado ao fato de se identificarem menos com lutas e causas trabalhistas e coletivas.

Em relação à condição de estarem trabalhando ou não no momento da entrevista, as principais alterações percentuais que encontramos ao olharmos os grupos de opinião correspondem aos grupos C e D, dos que avaliam as greves como parcialmente e totalmente erradas, respectivamente. Na amostra toda, 72,8% das pessoas afirmaram estar trabalhando e 25,3% afirmaram não estar. A maior alteração ocorreu no grupo D, em que 84,21% de seus componentes responderam estar trabalhando, bem acima do percentual geral. No grupo C, 78,94% afirmaram essa mesma condição. Ou seja, a maior parte das pessoas que não estavam trabalhando no momento da entrevista se localizou entre os que consideram as greves total ou parcialmente certas. Isso pode reafirmar o que já descrevemos no capítulo anterior: muitas pessoas do grupo que não trabalha são estudantes e, como vimos, os estudantes tendem mais a entender como

corretas as greves. Entretanto, esse dado também nos indica que a condição de desemprego, apesar de se configurar uma condição muito distinta das dos metroviários, sem acesso ao mercado de trabalho e sem acesso a determinados direitos trabalhistas e sociais, não determina necessariamente um posicionamento contrário às greves metroviárias.

A distribuição dos tipos de ocupação por grupos de opinião também nos dão indicações interessantes; ela está expressa na tabela abaixo. No grupo de opinião A, daqueles que acreditam que as greves dos trabalhadores do Metrô são “totalmente certas”, não há nenhum dos poucos empresários e profissionais liberais que entrevistamos; já os funcionários públicos aparecem de forma expressiva (13,68%). Os poucos empresários ou empregadores que entrevistamos aparecem no grupo B, onde ocorre também o crescimento dos trabalhadores empregados em setor privado e cai a presença de empregados do setor público. No grupo C, o percentual dos trabalhadores do setor privado aumenta; no grupo D, cai a presença dos funcionários públicos e aumenta os autônomos e profissionais liberais. Entre os respondentes que se enquadraram no grupo de opinião E, o único percentual que cresce em relação à proporção geral é entre os autônomos. Reproduzimos a comparação na tabela 22.

Tabela 22: Tipos de ocupação dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves

| Tipo de ocupação (%) | Amostra total | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|-----------------------------------|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Empregado do setor privado | 43,3 | 38,94 | 47,36 | 52,63 | 42,10 | 41,66 |
| Empregado do setor público | 9 | 13,68 | 5,26 | 10,52 | 5,26 | 8,33 |
| Autônomo/conta própria | 20,5 | 21,05 | 16,84 | 21,05 | 31,57 | 21,42 |
| Dona de casa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Empregado doméstico | 0,3 | 0 | 1,05 | 0 | 0 | 0 |
| Diarista | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Empresário/Empregador | 1 | 0 | 3,15 | 0 | 0 | 0 |
| Profissional liberal | 0,6 | 0 | 1,05 | 0 | 5,26 | 0 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; **GRUPO B:** considera as greves parcialmente certas; **GRUPO C:** considera as greves parcialmente erradas; **GRUPO D:** considera as greves totalmente erradas; **GRUPO E:** não tem opinião sobre as greves.

O total de cada grupo de opinião apresentado na tabela acima não completa 100% porque ainda há aqueles que não responderam à questão, que omitimos da tabela porque julgamos que este dado não interfere na análise deste momento. Como descrevemos no

capítulo 2, as pessoas que não responderam à questão sobre seus tipos de ocupação correspondem, em quase sua totalidade, àqueles que disseram não estar trabalhando no momento da entrevista. O maior destaque de crescimento da proporção dos trabalhadores do setor privado ocorreu no grupo C, os que consideram as greves parcialmente erradas. Ainda demonstraremos mais dados que caracterizam este grupo; mas antecipando algumas conclusões às quais chegamos ao analisar esse grupo de opinião, sugerimos que suas maiores resistências em relação às greves estão relacionadas aos impactos dela em sua vida cotidiana, ou seja, à dificuldade de acesso ao serviço. Dizemos isso porque se trata de um grupo majoritariamente formado por trabalhadores, que frequenta muito o Metrô, sobretudo pelo motivo trabalho e, como veremos adiante, não expressam opiniões muito contrárias a muitas pautas de reivindicações dos trabalhadores do Metrô.

Os funcionários públicos correspondem a um grupo social cuja quantidade de greves realizadas no Brasil, de 2016 para cá, segundo o Balanço de greves do DIEESE, superou a marca do setor privado. Ainda que os índices de sindicalização dos empregados no setor público tenham tido uma das maiores quedas (IBGE, 2019) ele é ainda um dos setores mais sindicalizados do país, o que em nossa opinião, explica parte desses resultados. Os autônomos ou trabalhadores por conta própria crescem bastante em proporção dentre aqueles que consideram as greves totalmente erradas, o grupo D. Não fizemos uma entrevista que conseguiu caracterizar especificamente o interior deste grupo, que pode ser muito híbrido, pois pode abarcar desde donos de pequenos negócios de bairro, que se aproximam muito mais das condições dos trabalhadores que tem vínculos informais com o mercado de trabalho (ALVES e TAVARES, 2006), até donos de pequenas empresas que se identificam socialmente com as classes médias (CAVALCANTE, 2012). Portanto, o crescimento deste setor dentre os que consideram as greves totalmente erradas pode ser motivado pelas seguintes características: 1) suas diferenças de condições políticas e econômicas em relação a setores do proletariado mais organizado, como são os metroviários, por serem integrantes do setor de trabalho informal e 2) em função da possibilidade de pertencerem a uma classe com aspirações e identidades mais próximas das ideias da classe dominante (SOUZA, 2018).

Como já descrevemos no capítulo anterior, a questão que foi mais difícil de ser respondida pelos nossos entrevistados esteve relacionada aos tipos de contrato de trabalho. Ainda que ela também nos dê indicações de características sociais sobre cada grupo de opinião, vamos explorá-las um pouco menos e parte de suas interpretações

estão associadas às interpretações da questão anterior, relativa aos tipos de ocupação. Na tabela 23, compartilhamos os resultados do cruzamento desta questão com as opiniões sobre as greves.

Tabela 23: Tipos de contrato dos usuários do Metrô por grupos de opinião sobre as greves

| Tipos de contrato (%) | Amostra total | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|----------------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Prazo indeterminado | 39,1 | 32,63 | 46,31 | 63,15 | 26,31 | 35,71 |
| Prazo determinado | 3,5 | 6,15 | 2,1 | 0 | 15,78 | 3,57 |
| Pessoa Jurídica | 6,1 | 6,31 | 3,15 | 0 | 15,78 | 8,33 |
| Tempo parcial | 0,6 | 1,05 | 1,05 | 0 | 0 | 0 |
| Temporário | 0,3 | 1,05 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Intermitente | 1 | 0 | 2,1 | 0 | 0 | 1,19 |
| Estatutário | 3,5 | 8,42 | 2,1 | 0 | 0 | 1,19 |
| Outro | 4,2 | 5,26 | 1,05 | 0 | 5,26 | 7,14 |
| Não possui contrato | 17 | 14,73 | 16,84 | 21,05 | 21,05 | 17,85 |
| NS/NR* | 24,7 | 27,36 | 25,26 | 15,78 | 15,78 | 17,85 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

*NS/NR: Não sabe/Não respondeu

Em função de crescer a presença de trabalhadores do setor público no grupo A, daqueles que avaliam as greves como totalmente certas, cresce também a presença dos contratos estatutários, que caracterizam os vínculos de parte do funcionalismo público. Os poucos respondentes que disseram trabalhar sob contrato de trabalho em tempo parcial e de trabalho temporário se localizam também no grupo A.

No grupo B, aqueles que consideram que as greves são parcialmente certas, cresce a proporção dos trabalhadores com contrato de trabalho por tempo indeterminado e estão presentes os poucos que possuem contrato de trabalho intermitente. Na comparação do grupo C com o percentual geral da amostra, cresce a proporção dos trabalhadores com contrato de trabalho por tempo indeterminado e daqueles que disseram não possuir nenhum tipo de contrato. No grupo D, em relação ao percentual geral da amostra, cresceu a proporção dos que possuem contrato de trabalho por tempo determinado, dos que se caracterizaram por pessoa jurídica (PJ) e dos que não possuem nenhum tipo de contrato. No grupo E, a proporção dos contratos de trabalho por tempo

indeterminado caiu e os “PJs” cresceram, ambos em relação ao percentual geral da amostra.

Apesar de uma maioria expressiva do total de nossa amostra avaliar que as greves dos trabalhadores do Metrô são corretas – total ou parcialmente –, acreditamos que os dados mencionados, combinados aos que apresentamos abaixo – sobre relação com a terceirização e vínculo formal no mercado de trabalho através de carteira de trabalho assinada – vão dando solidez para a ideia de que os vínculos precários com o mercado de trabalho interferem na percepção sobre as greves. Na tabela abaixo (24), indicamos o cruzamento dos grupos de opinião em relação ao contrato terceirizado e em relação a possuir ou não carteira de trabalho assinada.

Tabela 24: Terceirização e carteira de trabalho por grupos de opinião sobre as greves

| Tipo de emprego (%) | Total da amostra | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|---|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Direto pela empresa principal | 42,3 | 43,15 | 44,21 | 42,10 | 42,10 | 39,28 |
| Terceirizado | 11,5 | 9,47 | 10,52 | 15,78 | 21,05 | 11,90 |
| NS/NR* | 46,2 | 47,36 | 45,26 | 42,10 | 36,84 | 48,80 |
| Possui carteira de trabalho assinada** | | | | | | |
| SIM | 43,9 | 38,94 | 50,52 | 52,63 | 42,10 | 40,47 |
| NÃO | 30,8 | 35,78 | 25,26 | 26,31 | 36,84 | 30,95 |
| Já trabalhou terceirizado | | | | | | |
| SIM | 36,2 | 30,52 | 42,10 | 42,10 | 31,57 | 35,71 |
| NÃO | 62,2 | 69,47 | 56,84 | 52,63 | 68,42 | 60,71 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves
 * Não sabe/Não respondeu. **Neste caso, não colocamos o percentual de NS/NR porque ele corresponde aos cerca de 25% que respondeu não estar trabalhando.

Foi muito expressiva a quantidade de pessoas que não respondeu à pergunta sobre o tipo de emprego – se terceirizado ou se contratado diretamente pela empresa principal. Associamos isso à mesma motivação que dificultou as respostas à pergunta sobre os tipos de contrato. De toda forma, podemos perceber que a proporção de trabalhadores contratados por empresa interposta caminha de forma crescente do grupo A ao grupo D. Por esta questão isolada, poderíamos concluir que a precarização causada pela terceirização – que fragiliza as condições de organização coletiva e sindical e conforma contratos de trabalho com menos direitos trabalhistas e sociais (CAVALCANTE e

MARCELINO, 2012) – pressiona para uma visão negativa das greves e poderíamos inclusive estabelecer uma relação causal.

De um ponto de vista matemático, essa afirmação até seria possível, mas acreditamos que a análise sociológica deve ter mais mediações, o que passa por considerar a combinação com outros dados. A primeira mediação é o universo geral de cada grupo de opinião que, categoricamente, teve muito mais respondentes entre aqueles que consideram as greves total ou parcialmente corretas. A segunda mediação está relacionada à pergunta sobre já ter trabalhado ou não como terceirizado, que demonstra que isso ocorreu muito mais nos grupos de opinião B e C, que consideram as greves mais legítimas do que o grupo D. Uma terceira consideração é o fato de que muitas pessoas que não possuem carteira de trabalho assinada, o que também caracteriza um vínculo precário com o mercado de trabalho, estão localizadas no grupo A, daqueles que consideram as greves totalmente corretas. Este aumento de percentual dos que não possuem carteira de trabalho no grupo A não está relacionado aos estudantes que são sustentados pelos pais, porque estes majoritariamente não responderam a esta questão. Mas está relacionado à quantidade de autônomos presentes neste grupo (21,05%), assim como à parcela dos que trabalham empregados no setor privado (38,94%). Por último, como mais um elemento mediador, está o fato de que apesar de os grupos A, B e C terem opiniões distintas diante da questão sobre a correção ou incorreção das greves, identificamos, nas respostas para outras questões, que esses grupos dão legitimidade para muitas reivindicações dos trabalhadores do Metrô.

Portanto, ainda que a condição de precariedade dos vínculos de trabalho dos usuários se configure como um elemento bastante diferenciador das condições econômicas e políticas dos trabalhadores do Metrô, e que isso possa ter determinado algumas respostas às nossas entrevistas, não consideramos que exista uma relação óbvia e causal entre ter vínculos precários e apoiar menos as greves. Assim como o fato de as mulheres estarem sujeitas às consequências das desigualdades sociais ajuda a explicar a maior presença dessas entre aqueles que consideram as greves corretas, a condição de precariedade também pode ser motivadora de apoio às lutas coletivas. Por outro lado, isso não significa que as diferenças de condições econômicas entre os usuários e os trabalhadores do Metrô não devam ser consideradas, até porque elas são exploradas nos embates grevistas, por parte daqueles que enfrentam o movimento reivindicatório dos trabalhadores do Metrô: governo do estado e imprensa comercial. Toda a reflexão contida neste parágrafo será mais explorada do ponto de vista teórico nas seções

posteriores. Outros dados que ajudam nas mediações que fizemos são os relativos às faixas salariais, que demonstramos na próxima tabela (25).

Tabela 25: Faixa salarial dos usuários do Metrô por grupo de opinião sobre as greves

| Faixa salarial (%) | Amostra total | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|--------------------|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Até meio SM | 4,2 | 4,21 | 0 | 10,52 | 0 | 8,33 |
| De meio a 2 SM | 43,9 | 38,94 | 46,31 | 68,42 | 47,36 | 40,47 |
| De 2 a 4 SM | 20,2 | 21,05 | 24,21 | 10,52 | 10,52 | 19,04 |
| De 4 a 7 SM | 9 | 11,57 | 8,42 | 5,26 | 15,78 | 5,95 |
| De 7 a 10 SM | 4,2 | 5,26 | 1,05 | 0 | 5,26 | 7,14 |
| De 10 a 20 SM | 1,3 | 1,05 | 1,05 | 0 | 10,52 | 0 |
| Mais de 20 SM | 0,3 | 0 | 0 | 0 | 5,26 | 0 |
| Sem renda/NR | 17 | 17,89 | 18,94 | 5,26 | 5,26 | 19,04 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Os grupos de opinião C e D compõe o universo dos que consideram as greves parcial ou totalmente erradas. Percebemos que também do ponto de vista das faixas salariais, há distinções importantes entre eles. O grupo de opinião que concentra mais pessoas nas faixas salariais mais baixas é o grupo C. No grupo D, há maior distribuição nas outras faixas salariais. Isso pode indicar, por um lado, uma oposição de classe às ações coletivas, isso da parte de quem está em faixas salariais superiores. Por outro lado, pode indicar a pouca identificação com a possibilidade de exercício grevista ou com as próprias demandas que os metroviários levantam em suas greves. No universo de opiniões que tende a apoiar mais as greves metroviárias, os grupos A e B, percebemos uma dinâmica comparativa semelhante, em que o grupo B concentra mais pessoas nas faixas salariais mais baixas do que o grupo A, porém de forma menos destoante do que nas comparações entre os grupos C e D.

As características socioeconômicas dos usuários e sua distribuição entre os grupos de opinião nos permitem chegar a algumas conclusões. A primeira delas é que o público usuário do serviço é composto pela diversa e heterogênea classe trabalhadora brasileira, que utiliza o metrô quase todos os dias para trabalhar e estudar. A segunda conclusão é de que os estratos de trabalhadores que aparentemente têm mais acessos a direitos

sociais e trabalhistas – o que se manifesta em empregos formais, salários mais elevados, maior escolaridade e nunca ter tido experiência de trabalho terceirizado – tendem a ter uma identificação maior e manifestar maior concordância com os movimentos paredistas da categoria metroviária.

É possível, como terceira conclusão, entender que a diferença de condições econômicas entre os usuários e os trabalhadores do Metrô pode deslocar a opinião dos usuários para uma visão mais crítica às greves no transporte metroviário. E essa diferença se torna uma base para os discursos contrários às mobilizações por parte da imprensa comercial e do poder público.

Entretanto, essa última conclusão precisa ser feita com mediações, pois é expressiva a diferença de tamanho entre os universos de opinião que tende a apoiar as greves (60,8% de toda a amostra, pois é a soma dos que consideram as greves total e parcialmente certas) e o que tende a não apoiar (12,2%, soma dos que consideram as greves total ou parcialmente erradas). Também é expressiva a presença de trabalhadores que tem relações de trabalho precárias no grupo de opinião que apoia totalmente as greves. Ou seja, a condição precária nas relações de trabalho não se configura um obstáculo intransponível para a identificação e apoio às lutas dos trabalhadores do Metrô. Evidentemente, outros fatores entram no conjunto das explicações sobre porque, de uma forma geral, os trabalhadores usuários tendem a concordar com as greves. A experiência política e sindical é um deles. Vamos explorar os resultados do cruzamento das opiniões dos usuários com suas experiências coletivas no próximo tópico.

3.1.3 – A experiência política e sindical de cada grupo de opinião

Dentre os usuários que consideram as greves totalmente certas, o grupo A, há mais trabalhadores sindicalizados, mas essa taxa não cai de forma linear na medida em que os usuários se distanciam do apoio integral às greves. O segundo grupo de opinião que tem proporcionalmente mais trabalhadores sindicalizados corresponde ao grupo D, os que consideram as greves totalmente erradas. O grupo que tem proporcionalmente menos trabalhadores sindicalizados é o grupo E, aqueles que alegaram não ter opinião. Vejamos a tabela 26:

Tabela 26: Sindicalização dos usuários do Metrô por grupos de opinião

| Sindicalizado ao seu sindicato? (%) | Amostra total | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|-------------------------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SIM | 19,9 | 22,1 | 18,94 | 15,78 | 21,05 | 15,47 |
| NÃO. Nunca fui | 59,9 | 57,89 | 54,73 | 52,63 | 52,63 | 71,42 |
| NÃO. Já fui e não sou mais | 18,6 | 17,89 | 25,26 | 26,31 | 26,31 | 8,33 |
| NÃO. Não conheço | 0,3 | 0 | 0 | 5,26 | 0 | 0 |
| NÃO. Não confio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| NÃO. Não existe | 2,2 | 2,1 | 1,05 | 0 | 0 | 4,76 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; **GRUPO B:** considera as greves parcialmente certas; **GRUPO C:** considera as greves parcialmente erradas; **GRUPO D:** considera as greves totalmente erradas; **GRUPO E:** não tem opinião sobre as greves.

Quando elaboramos breves hipóteses explicativas sobre as características sociopolíticas dos respondentes que disseram não ter opinião sobre as greves, sugerimos que a falta de familiaridade ou de costume com o exercício do direito de greve poderia ser a motivação de se constituir, entre nossos entrevistados, uma expressiva quantidade de pessoas que não tem opinião sobre as greves no Metrô. Atribuímos isso também ao fato de haver baixa sindicalização entre este grupo de opinião, manifestada na proporção de mais de 70% dos respondentes que nunca foi filiado a nenhum sindicato.

Percebemos nos grupos B, C e D um expressivo percentual de respondentes que já foram sindicalizadas, mas não são mais. Muitos sindicatos brasileiros perderam força com o processo de reestruturação produtiva e avanço do neoliberalismo, que impôs privatizações e terceirizações às empresas estatais e reduções significativas de trabalhadores junto com terceirizações no setor privado (GALVÃO, 2002). E isso se expressou nas quedas das taxas de sindicalização do país, atingindo em 2019, segundo o IBGE, um patamar (11,2%) bem inferior a outros momentos de atividade sindical mais intensa e mais influente na conjuntura política e econômica do país, como, por exemplo, a taxa de 32% no ano de 1988 (POSCHMANN, 1998).

Segundo nosso *survey*, há proporcionalmente mais sindicalizados entre os que julgam as greves totalmente erradas do que os que julgam as greves parcialmente certas – dentre os que julgam as greves totalmente erradas (grupo D), 21,05% são sindicalizados e dentre os que julgam as greves parcialmente certas (grupo B), são 18,94%. Pode ser que parte das pessoas que entendem que as greves são totalmente erradas tenham visões menos críticas a greves de outros setores em que o conflito fica

restrito à relação entre patrões e empregados, sem envolver pessoas que utilizam os serviços.

No que diz respeito à realização de greves, o grupo de opinião A é o que tem proporcionalmente mais pessoas que já fizeram greves em sua experiência de vida, 24,21%. No entanto, o segundo grupo de opinião que tem proporcionalmente mais experiência de greve é o grupo D, em que 15,78% do total deste grupo já realizaram alguma greve em sua vida. O terceiro grupo de opinião que tem o maior percentual proporcional de respondentes que já fizeram greve é o grupo E, com 15,52% dos integrantes deste grupo. Nos grupos B e C, encontram-se os maiores percentuais de entrevistados que nunca fizeram greve em sua experiência de vida, 89,47% total de cada um desses grupos. Na tabela abaixo (27), ilustramos esses números.

Tabela 27: Experiência de greve dos usuários do Metrô por grupos de opinião

| Já fez greve? | Amostra total | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|-------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SIM | 16 | 24,21 | 10,52 | 5,26 | 15,78 | 15,47% |
| NÃO | 83,7 | 75,78 | 89,47 | 89,47 | 84,21 | 84,52 |
| Não lembro | 0,3 | 0 | 0 | 5,26 | 0 | 0 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

A tabela 28, abaixo, apresenta o cruzamento entre as opiniões sobre as greves e a participação dos usuários em atividades sindicais:

Tabela 28: Experiência de participação dos usuários do Metrô em atividades sindicais por grupos de opinião sobre as greves

| Já participou de atividade do seu sind? | Total da amostra | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|---|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SIM | 14,1 | 16,84 | 15,78 | 10,52 | 15,78 | 9,52 |
| NÃO | 85,9 | 83,15 | 84,21 | 89,47 | 84,21 | 90,47 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Antes de desenvolvermos uma interpretação dos dados apresentados pelas tabelas 27 e 28, entendemos ser necessário que o leitor tome conhecimento também dos dados relativos à participação dos usuários de cada grupo de opinião em protestos de rua e

organização coletiva, que apresentamos nas tabelas 29 e 30, abaixo. Em seguida, fazemos uma reflexão sobre o conjunto de dados que caracterizam as experiências sindicais, políticas e coletivas dos usuários do Metrô.

Tabela 29: Participação dos usuários do Metrô em protestos de rua por grupos de opinião sobre as greves

| Já participou de protesto de rua? | Total da amostra | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|-----------------------------------|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SIM | 24,7 | 45,26 | 14,73 | 10,52 | 10,52 | 19,04 |
| NÃO | 75,3 | 54,73 | 85,26 | 89,47 | 89,47 | 80,95 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Tabela 30: Participação dos usuários do Metrô em algum tipo de organização coletiva por grupos de opinião sobre as greves

| Participa/ou de organização coletiva? | Total da amostra | Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|---------------------------------------|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SIM | 34 | 51,57 | 20 | 42,1 | 31,57 | 28,57 |
| NÃO | 66 | 48,42 | 80 | 57,89 | 68,42 | 71,42 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

O aumento do percentual de pessoas que já participou de protestos de rua e que participa ou participou de organização coletiva no grupo A é extremamente expressivo, o que demonstra que a familiaridade com a realização de atividades desse caráter aproxima os usuários a uma visão favorável à realização de greves. Entretanto, percebemos que no grupo B, que tende a apoiar mais as greves do que os respondentes dos grupos C, D e E, há, proporcionalmente, a menor participação e experiência com protestos e organização coletiva. Esta característica do grupo B demonstra que não há uma regra obrigatória que possa estabelecer que um envolvimento menor com ações coletivas signifique uma visão mais crítica às greves. Apesar de suas poucas experiências políticas, sindicais e coletivas, os integrantes do grupo B, os que consideram que as greves são parcialmente certas, parecem legitimar a luta por direitos e o próprio direito de greve.

A percepção de cada usuário que utiliza o Metrô sobre as greves deste serviço não pode ser interpretada através de regras que condicionem uma característica socioeconômica ou de experiência política a uma determinada visão sobre o conflito

trabalhista. Entretanto, as características coletivas dos grupos de opinião indicam motivações que podem ser consideradas e trabalhadas pelos metroviários para a construção de um diálogo de suas lutas com os usuários do serviço. No próximo tópico, apresentamos os últimos dados resultantes do cruzamento de opiniões com as características dos usuários que nos parecem importantes para tecermos posteriormente mais comentários à luz da bibliografia sobre os setores sociais que utilizam o Metrô.

3.1.4 – Os grupos de opinião e suas percepções sobre o serviço, as greves, o sindicato e a imprensa

A percepção sobre o serviço do Metrô também parece influenciar a opinião sobre as greves. Em todos os grupos de opinião, o ponto positivo do Metrô mais reconhecido é a sua rapidez. O quesito de avaliação que apresentou maior diferença de opinião entre os cinco grupos de opinião que estamos analisando corresponde à tarifa. Poucos usuários que compõe o grupo A (16%) – aqueles que consideram que as greves são totalmente certas – entendem que um dos pontos positivos do serviço seja o fato de ser o meio de transporte mais barato. Em contrapartida, entre os componentes do grupo D – aqueles que consideram que as greves são totalmente erradas –, 47% consideram que este é um ponto positivo. Muitos usuários podem considerar que o Metrô é a forma mais barata de se locomover ao comparar com as alternativas que tenham a disposição. De toda forma, o preço da passagem foi considerado um dos principais pontos negativos do Metrô por todos os grupos de opinião. Em todos eles, a maior insatisfação é com a superlotação e o preço da tarifa, nesta ordem. Em relação à distribuição geral da amostra, o maior crescimento percentual proporcional de insatisfeitos com a superlotação se manifestou no grupo C, os que consideram as greves parcialmente erradas. Em relação ao preço da tarifa o maior crescimento percentual proporcional, ao compararmos com a distribuição geral da amostra se deu no grupo A, aqueles que consideram que as greves são totalmente certas.

As maiores divergências entre os grupos de opinião manifestadas na percepção sobre o serviço se deu em relação à responsabilidade pelo serviço – se deve ser do poder público ou do setor privado – e sobre quais instituições tem maior responsabilidade sobre os problemas do Metrô. Na figura abaixo (14), apresentamos essas diferenças de opinião. Antes de o leitor analisá-las, é necessário ter em consideração que no total de nossa amostra, 67% consideram que o metrô deve ser um serviço oferecido pelo poder público; 23,1% consideram que deve ser oferecido pelo setor privado e 9,9% disseram

não ter opinião. Em relação à responsabilidade sobre os problemas do serviço, 68,9% consideram que é do governador do estado; 10,9% disseram que é responsabilidade da direção da Companhia do Metrô; 0,6% atribuem essa responsabilidade aos funcionários do Metrô; 1,3% responderam que o Sindicato dos Metroviários é principal responsável e 16,7% entendem que é a população que utiliza o serviço.

A referência sobre a característica geral da amostra em relação a essas questões é importante porque a análise isolada de cada grupo de opinião pode levar a uma interpretação equivocada sobre a opinião geral de nossos entrevistados em relação à responsabilidade do serviço. Por exemplo, veremos que no grupo D essa opinião é muito dividida, mas na amostra total, há uma clara maioria que entende que o serviço deve ser oferecido pelo poder público. Vejamos a figura 14, abaixo.

Figura 14: Visão dos usuários do Metrô sobre as instituições responsáveis pelo serviço metroviário por grupos de opinião sobre as greves

| Grupo A | Grupo B | Grupo C | Grupo D | Grupo E |
|--|---|---|--|--|
| <p>•RESPONSABILIDADE SOBRE O SERVIÇO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poder público: 78,94% • Setor privado: 13,68% • Não tem opinião: 7,36% | <p>•RESPONSABILIDADE SOBRE O SERVIÇO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poder público: 65,26% • Setor privado: 22,1% • Não tem opinião: 12,63% | <p>•RESPONSABILIDADE SOBRE O SERVIÇO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poder público: 52,63% • Setor privado: 26,31% • Não tem opinião: 21,05% | <p>•RESPONSABILIDADE SOBRE O SERVIÇO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poder público: 52,63% • Setor privado: 47,36% | <p>•RESPONSABILIDADE SOBRE O SERVIÇO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poder público: 61,90% • Setor privado: 28,57% • Não tem opinião: 9,52% |
| <p>•RESPONSÁVEL PELOS PROBLEMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Governador: 82,1% • Direção do Metrô: 8,42% • População: 8,42% | <p>•RESPONSÁVEL PELOS PROBLEMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Governador: 73,68% • Direção do Metrô: 10,53% • Funcionários do Metrô: 1,05% • Sindicato dos Metroviários: 1,05% • População: 12,63% | <p>•RESPONSÁVEL PELOS PROBLEMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Governador: 73,68% • Direção do Metrô: 10,52% • População: 15,78% | <p>•RESPONSÁVEL PELOS PROBLEMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Governador: 52,63% • Direção do Metrô: 21,05% • Sindicato dos Metroviários: 10,52% • População: 10,52% | <p>•RESPONSÁVEL PELOS PROBLEMAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Governador: 51,19% • Direção do Metrô: 11,9% • Funcionários do Metrô: 1,19% • Sindicato dos Metroviários: 1,19% • População: 32,14% |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; **GRUPO B:** considera as greves parcialmente certas; **GRUPO C:** considera as greves parcialmente erradas; **GRUPO D:** considera as greves totalmente erradas; **GRUPO E:** não tem opinião sobre as greves.

Mais informações sobre a Figura 14: a) não reproduzimos a quantidade de pessoas que não respondeu, porque elas foram muito pequenas, mas essa informação é necessária porque o leitor verá que em alguns casos não há a totalização de 100%; b) nos grupos A e C, ninguém atribuiu a responsabilidade dos problemas aos funcionários do Metrô, nem ao Sindicato dos Metroviários, por isso não há essas opções nesses grupos; c) No grupo D, ninguém atribuiu a responsabilidade dos problemas aos funcionários do Metrô, por isso, omitimos esta alternativa deste grupo.

A opinião sobre a privatização do serviço parece incidir bastante sobre a percepção das greves. No grupo D, não houve pessoas sem opinião sobre o tema. No

grupo C, o percentual de pessoas que considera que deve ser responsabilidade do poder público (52,63%) cai bastante em relação ao percentual geral (67%). Também em relação ao percentual geral, cresce consideravelmente o percentual de pessoas sem opinião: na amostra total, 9,9% disseram não ter opinião sobre o tema, no grupo C, os respondentes “sem opinião” sobre de quem é a responsabilidade do serviço aumenta para 21,05%, percentual superior ao do grupo que disse não ter opinião sobre as greves. As greves e mobilizações dos trabalhadores do Metrô colocam em evidência o tema da privatização. Uma das greves que analisamos e que ocorreu recentemente foi a greve contra a privatização de uma das linhas do Metrô, em janeiro de 2018 e, também como demonstramos no capítulo 1, uma das formas de reação da imprensa e do poder público é estabelecer um comparativo da situação das linhas estatais em dias de greve com as linhas privadas.

Demonstraremos adiante os motivos considerados mais legítimos para deflagração de greves no Metrô por cada grupo de opinião. Veremos que o motivo “contra a privatização” está atrás de muitos outros motivos apresentados no questionário. Entendemos que esses fatos reafirmam algumas conclusões que apresentamos no capítulo anterior, de que apesar de haver uma maioria favorável à ideia de que o metrô deve ser um serviço oferecido pelo poder público, existem fatores contextuais que enfraquecem a bandeira contra a privatização do Metrô estatal, uma reivindicação muito presente nas lutas dos seus trabalhadores. Além dos fatos de haver uma disposição declarada dos gestores públicos em avançar na privatização do serviço, de haver oferta desse serviço privado de modo competitivo com a oferta do serviço estatal e de o poder público garantir mais recursos públicos para o serviço privado, há uma menor disposição dos usuários a apoiar greves motivadas por essa reivindicação.

No que diz respeito à responsabilidade pelos problemas, identificamos que os grupos de opinião A, B e C são mais alinhados à ideia de que o governo do estado é o maior responsável pelos problemas do Metrô, o que pode ser entendido como uma contrapartida aos obstáculos acima mencionados sobre a luta dos metroviários contra a privatização. Ainda que a maioria dos respondentes dos grupos D e E também entendam que o governo do estado é o maior responsável pelos problemas do Metrô, esses grupos têm opiniões que se distribuem mais para outras instituições, como a direção do Metrô. Destaca-se também o grau de responsabilidade sobre os problemas do serviço que o grupo E atribuiu à população que o utiliza, reproduzindo a ideia já mencionada e criticada de diluir as responsabilidades que são das principais instituições da sociedade

no comportamento individual dos usuários. Entendemos que o grupo E é o grupo que mais se associa a opiniões entendidas como “senso comum” e o que parece ser menos atento a notícias, informações, fatos e à realização de greves no Metrô. Apenas neste grupo, a maioria das pessoas disse nunca ter presenciado uma greve deste serviço, por exemplo. Isso pode se dever ao fato de ser um grupo com maior parcela percentual de pessoas que não pegam metrô todos os dias, mas também pode se dever ao fato desse grupo não dar atenção para o tema.

A maior parte dos usuários já presenciou alguma greve no Metrô e isso se manifestou em todos os grupos de opinião, com exceção do grupo E. As lembranças de greves específicas se concentraram nos grupos A e B, os que tendem a ter mais identificação com as lutas dos metroviários e a apoiá-las mais. Mas, no que diz respeito à percepção sobre as greves, os resultados mais interessantes de nosso exercício estatístico correspondem aos motivos que os usuários mais concordam para deflagração de uma greve no Metrô. Apresentamos aos nossos entrevistados onze opções de motivos e ainda a possibilidade de responderem “em nenhum dos casos”. Começamos por apresentar os três motivos mais escolhidos por cada grupo de opinião. Entre parênteses, apresentamos um percentual que representa a proporção de presença do motivo em relação ao universo do grupo de opinião.

No grupo A, foram: 1) “para melhorar o serviço” (96%); 2) “em greves gerais” (93%); 3) “contra o assédio sexual no transporte público” (92%). No grupo B: 1) “contra o aumento do preço das passagens” (84%); 2) “para que os trabalhadores do Metrô não percam direitos” (81%); 3) “contra o assédio sexual no transporte público” e “para melhorar o serviço” (empatados com quase 78%). A distribuição dos motivos no grupo C se deu da seguinte forma: 1) “para melhorar o serviço” (84%); 2) “contra o aumento do preço das passagens” e “contra o assédio sexual no transporte público” (ambos com 78%); 3) “para que os trabalhadores do Metrô não percam direitos” (68%). No grupo D, temos a seguinte configuração: 1) “para que os trabalhadores do Metrô não percam direitos”; 2) “para melhorar o serviço”; 3) “contra o assédio sexual no transporte público”, os três motivos empatados com 63%. No grupo E, foram: 1) “melhorar os salários dos trabalhadores do Metrô” e “para que os trabalhadores do Metrô não percam direitos” (empatados com 77%); 2) “para melhorar o serviço” e “contra o assédio sexual no transporte público” (empatados com 75%).

Apresentamos também o motivo considerado menos legítimo por cada grupo de opinião. Para o grupo A: “para apoiar outros trabalhadores em greve” (75%); grupo B:

“para apoiar outros trabalhadores em greve” (20%); grupo C: “para não privatizar o Metrô” e “contra a terceirização” (21%); grupo D: “contra a terceirização” (15%); grupo E: “contra a terceirização” (50%).

Apesar de apresentarmos em forma de classificação dos motivos mais citados para os menos citados, é possível admitir que, para o grupo A, todos os motivos são muito legítimos. O aumento da passagem também apareceu como motivo para deflagração de greves em alta porcentagem, 91,57%. Em muitas entrevistas, as pessoas que responderam concordar totalmente com as greves, por entendê-la como um direito e/ou por serem críticas ao serviço do metrô e ao governo do estado, pediram para marcar todos os motivos, em alguns casos sem nem ler quais os motivos estávamos colocando como alternativa. Portanto, em que pese tenhamos que reconhecer que os três principais motivos para este grupo de opinião correspondem a reivindicações não restritas às demandas dos trabalhadores do Metrô, mesmo essas demandas foram consideradas muito legítimas pelos usuários que julgam as greves totalmente corretas. Neste caso, avaliamos que o que imperou foi o reconhecimento do direito de greve dos metroviários; ou, nas palavras de Braga (2015), do direito de ter direitos.

No grupo B, também percebemos uma expressão do reconhecimento pelo direito de lutar, mas não por qualquer motivo. Dentre os mais citados, há aqueles relacionados a demandas do conjunto da população e há também motivos corporativos, como a manutenção dos direitos dos metroviários. Entretanto, as demandas gerais escolhidas pelos respondentes do grupo B são demandas relativas à sua condição de usuário do serviço, pois os motivos “greves gerais” e “apoiar outros trabalhadores em greve” foram muito pouco citados. Por mais que os respondentes do grupo B tenham se demonstrado, em sua maioria, contrários à oferta do serviço pelo setor privado, o motivo “contra a privatização” foi muito pouco citado. Destacamos também que o motivo “contra a terceirização” também teve baixa frequência de respostas. Portanto, entendemos que as pessoas que julgam as greves parcialmente corretas mediam seu apoio à paralisação do Metrô de acordo com as reivindicações que essas paralisações apresentam. Podem ser críticos à privatização, mas podem não entender que a greve seja um instrumento para enfrentá-la. O fato de quase metade deste grupo já ter trabalhado como terceirizado pode explicar a pouca legitimidade dada por este grupo de opinião a este motivo. E no que diz respeito às demandas corporativas, tendem a apoiar mais as demandas defensivas.

O grupo C, que considerou as greves parcialmente erradas, nos pareceu ter menos identidade com a ideia de que as greves são legítimas porque representam luta por direitos. Trata-se de um grupo majoritariamente composto por trabalhadores, localizados em faixas salariais menores, com menos opinião sobre a privatização do serviço e com menor experiência sindical e política. Essas condições políticas e econômicas configuram um grupo em que a identidade com a luta parece ser inviabilizada mais pelas relações de trabalho precárias do que por uma oposição política ou ideológica às ações coletivas. Os principais motivos considerados legítimos por este grupo correspondem a demandas gerais, mas, sobretudo àquelas relacionadas à condição de usuários do serviço e não a demandas do conjunto da população, como “greves gerais”. É minoritária neste grupo, por exemplo, a ideia de que a melhoria dos salários seja um motivo justo para que ocorra uma greve. Isso pode estar relacionado ao fato de absorverem o discurso da imprensa e do poder público de que os metroviários têm altos salários; mas, também pode estar relacionado ao fato desse grupo não ter nenhuma identidade com este tipo de luta ou mesmo com a atividade sindical. A conjuntura política e econômica do país vem impondo, desde 2013, uma alteração no caráter das lutas sindicais, fazendo com que ganhe mais frequência e destaque as greves defensivas por manutenção de direitos (MARCELINO, 2017). Esta é uma tendência que reforça a consciência de que a luta por melhores salários é menos legítima, por mais que seja uma atividade historicamente associada ao papel dos sindicatos no Brasil.

O grupo D, no qual estão aqueles que consideram que as greves são totalmente erradas, também demonstra ter pouca identidade com a luta coletiva. Mas neste caso, acreditamos ser correto interpretar que existem motivações que vão além da distância que a precariedade nas relações de trabalho e a pouca experiência política proporcionam em relação ao exercício de ações coletivas, como o direito de greve. Vemos aqui mais divergências políticas e ideológicas com as demandas dos metroviários e com o próprio direito de lutar. Trata-se de um grupo proporcionalmente menos incomodado com o preço da passagem, com mais indivíduos distribuídos nas faixas salariais mais altas, com quase metade que opinam que o metrô deve ser oferecido pelo setor privado e com mais respondentes, proporcionalmente, que acham que as greves não devem ocorrer por nenhum dos motivos que apresentamos como alternativa no questionário. É possível admitir que existam trabalhadores precarizados que julgam as greves totalmente erradas e que isso pode ter a mesma explicação que apresentamos em relação ao grupo C, mas é necessário colocar como adendo a essa explicação as características mencionadas.

Também é possível admitir que muitos trabalhadores possam ter uma visão política e ideológica favorável à liberalização da economia, à privatização dos serviços públicos, contra os direitos sociais, porque como indica Williams (2007, p. 95) ao descrever as origens e significados da palavra e do conceito “classe”, a localização no modo de produção não induz fatalmente a uma mesma consciência e visão de mundo. Mas, a demarcação que queremos fazer aqui é que dentre os que consideram que as greves do Metrô são totalmente erradas, há visões críticas desenvolvidas pela total falta de identidade com o recurso da greve, e há visões críticas desenvolvidas pela oposição política e ideológica a este recurso.

Por fim, o grupo E é caracterizado socialmente por pessoas mais jovens, com uma expressiva maioria que recebe até dois salários mínimos, com pouquíssima experiência sindical e política, com muitas dificuldades de posicionamentos sobre os temas que apresentamos na pesquisa. Veremos adiante que foi neste grupo que se manifestou maior quantidade proporcional de pessoas que não buscaram notícias sobre as greves do Metrô e que não sabem dizer se as notícias são tendenciosas ou não, o que ajuda a explicar a ausência de opinião sobre o tema. A maioria deste grupo deu mais ênfase para os motivos de greve denominados mais corporativos, como “melhorar os salários” e “defesa dos direitos”, o que pode ter sido causado pela compreensão mais comum sobre o papel das greves.

As opiniões e características de todos os grupos de opinião impõem desafios para que a luta dos trabalhadores do Metrô consiga consolidar entre os usuários do serviço uma base social favorável à greve e dispute a compreensão de suas mobilizações com os discursos da imprensa comercial e do poder público. O grupo A é o que parece impor menos necessidade de convencimento, ou de argumentos que justifiquem a ação grevista. Todos os outros demonstram essa necessidade. É evidente que essa responsabilidade não se assenta apenas sobre o discurso do Sindicato dos Metroviários, pois há muitos elementos da conjuntura política e econômica que interferem na construção da percepção sobre as greves. Mas, nas questões que fizemos sobre o sindicato, podemos analisar um pouco os desafios específicos desta entidade para consolidar uma visão mais favorável às ações grevistas entre os usuários do Metrô.

Os grupos de opinião A, B e D são os que mais reconhecem o sindicato da categoria em questão como uma instituição forte. No grupo E, novamente se expressou maior dificuldade de posicionamento. Os grupos de opinião que mais leem os materiais

do sindicato são o A e o D e a ideia de que o Sindicato dos Metroviários não informa bem os motivos das greves se expressa em todos os grupos de opinião.

Nas questões relativas à busca de informação e à percepção das matérias jornalísticas sobre as greves, se demonstra que o instrumento através do qual se buscam as notícias, ou o próprio fato de procurá-las ou não, acabam por influenciar a localização dos indivíduos entre os grupos de opinião que estamos analisando. Uma diferença muito significativa entre o grupo A e o grupo B é exatamente a quantidade de pessoas que se informam pelos noticiários da televisão. Esses grupos têm o mesmo tamanho, no grupo A, no qual pouco mais de 30% se informa pela televisão, e no grupo B, no qual esse número foi de 65%. Este dado pode ser uma explicação chave para a migração de uma opinião que considera as greves totalmente certas para considerar parcialmente certas.

Acreditamos que os dados demonstrados nesta seção foram os que mais nos auxiliaram a qualificar mais e melhor a percepção que captamos em nossa pesquisa de campo. Muitos dos resultados apresentados aqui reafirmam a ideia já mencionada de que não é possível considerar que existe uma consciência de classe presumida, objetivamente medida pela localização no modo de produção (WILLIAMS, 2007). O simples fato de ter uma localização entre aqueles que vendem sua força de trabalho não pressupõe uma visão exatamente alinhada à ideia de apoiar as ações que parte da classe trabalhadora realiza em favor de seus interesses coletivos. No entanto, a ideia desenvolvida por Braga (2015, p. 100) de que a consciência do proletariado brasileiro tem como característica “a consciência do direito a ter direitos” e que sua história é marcada pelo reconhecimento da legitimidade da luta por direitos nos parece ser uma chave explicativa para os resultados que encontramos em campo. Na próxima seção, desenvolvemos brevemente este debate.

3.2 – Tematizando a consciência de classe do proletariado brasileiro

Nossa pesquisa se debruçou sobre a percepção de greves de uma categoria de trabalhadores específica por um público específico. No entanto, o público que investigamos possui características demográficas, econômicas e políticas muito semelhantes às características da população em geral. Enxergamos essa semelhança no fato de que a maior parte da população usuária do serviço pertence à classe trabalhadora brasileira. Temos condições de admitir isso porque entendemos por classe trabalhadora o conjunto de trabalhadores produtivos – que participam do processo de valorização do

capital, através da interação entre trabalho humano e maquinário científico-tecnológico – e o “vasto leque de assalariados improdutivos (...) que vivenciam situações que tem clara similitude com aquelas experimentadas pelos/as trabalhadores/as produtivos/as” (ANTUNES, 2018, p. 88-89). Essa definição conforma como classe trabalhadora um coletivo amplo, diverso, heterogêneo, complexo, fragmentado, que se caracteriza pela necessidade de vender sua força de trabalho como mercadoria para sobreviver (ANTUNES, 2018, p. 89). Além disso, a semelhança do público usuário do Metrô com as características gerais da força de trabalho do país reside no fato de ser um público marcado por relações de trabalho precárias, com baixos salários, pouca experiência política e sindical, mais feminino, mais negro, mais jovem e que combina o exercício do trabalho com os estudos.

Portanto, as percepções desse público em relação às greves dos trabalhadores do Metrô podem ajudar a refletir sobre a relação do proletariado em geral com o exercício do direito de greve e a luta por direitos. Com isso, retomamos a questão neste tópico da seguinte forma: quais as características da consciência do proletariado brasileiro que ajudam a explicar o fato de que os usuários do Metrô de São Paulo manifestem considerável apoio às greves dos metroviários a despeito de suas condições desfavoráveis para exercer este direito, a despeito da precariedade de suas relações de trabalho e a despeito do caráter abertamente contrário das notícias que são transmitidas pela imprensa?

Em primeiro lugar, entendemos que os dados do *survey* nos permitem fazer a afirmação geral do apoio, pois o reconhecimento do direito de fazer a greve se manifestou na maior parte das respostas que obtivemos. Desta forma, entendemos que a primeira questão a se responder deve estar relacionada a este signo geral. Entendemos como Braga (2015, p. 100) que a consciência de classe dos trabalhadores brasileiros “se confunde com a consciência do direito a ter mais direitos”¹⁰⁸ e que essa consciência tem uma raiz histórica no processo de formação da classe trabalhadora urbana brasileira e sua consolidação como um setor social ativo e decisivo nas relações entre as classes sociais e seus projetos de país.

¹⁰⁸ Esta expressão foi utilizada por Braga em sua obra *A Política do Precariado* (2012), fazendo referência à formulação elaborada por Adalberto Moreira Cardoso em seu trabalho intitulado *A construção da sociedade do trabalho no Brasil* (2010), em que caracterizou a consciência de classe do proletariado brasileiro como a *consciência do direito a seus direitos*. Braga utilizou novamente esta expressão em seu livro *A Pulsão Plebeia* (2015).

Segundo Braga (2012), a precariedade sempre foi constitutiva das relações de trabalho no Brasil, pois o processo de migração da força de trabalho rural para as cidades reforçou os baixos salários e favoreceu o desenvolvimento de relações de trabalho precárias. Além disso, a existência da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) criou expectativas frustradas nesse proletariado que via na proteção social do Estado a possibilidade de melhorar suas condições de vida. Esses fatos, para o autor, legitimaram muito a luta por direitos no Brasil e desenvolveram, sob várias formas de regulação e gestão do Estado brasileiro, o “classismo prático” como via de acesso a esses direitos. Braga (2012, p. 35) caracteriza esse classismo por uma prática capaz de passar “rapidamente da (aparente) acomodação reivindicativa à ação política”. E essa prática foi atualizada para anos posteriores, portanto, a história de parte importante do proletariado brasileiro é marcada por um comportamento crítico que é fruto da inserção precária no mercado de trabalho urbano combinada com a evidência do aumento da superexploração¹⁰⁹ econômica.

Por meio de uma análise crítica de vários estudos produzidos através de etnografias da classe operária brasileira, Braga extrai características coletivas do comportamento político e sindical dos trabalhadores que demonstram que a busca por melhores condições de trabalho sempre estiveram presentes no horizonte de reivindicações dos trabalhadores vinculados de forma precária ao mercado de trabalho. E essa dinâmica é também percebida pelo autor no estudo que ele realiza sobre trabalhadores do telemarketing que representavam, no início do século XXI, um setor que viveu os processos de privatização, terceirização e financeirização do trabalho, marcas da precariedade das relações de trabalho atuais.

Portanto, compreendemos que esta ideia de Braga, de que as relações de trabalho precárias – que caracterizam muitos vínculos de trabalho dos usuários do Metrô, segundo nosso *survey* – produziram ao longo da história e produzem na atualidade uma consciência crítica à exploração e disposta a reconhecer legitimidade na luta por direitos é uma coerente e fundamentada hipótese explicativa da dinâmica e característica da consciência do proletariado brasileiro. E entendemos que a quantidade de respostas que recebemos em relação às avaliações sobre as greves dos trabalhadores do Metrô dão força para essa hipótese de trabalho através da qual o autor busca compreender a

¹⁰⁹ Estamos utilizando o termo *superexploração* de forma “livre”, como modo de expressar “mais exploração”, portanto, sua utilização aqui não guarda relação com a definição do conceito desenvolvido por Marini (2019).

consciência do proletariado brasileiro. A atual geração de trabalhadores é herdeira de uma prática política e sindical que buscou condições mais dignas de trabalho e sobrevivência e, embora isso não se expresse como prática e experiência política e sindical pelos nossos entrevistados, se expressa na legitimação de lutas e reivindicações que demonstrem essa disposição, como é o caso das lutas metroviárias.

É justo, porém, que coloquemos como questão os limites dessa consciência histórica frente à atual conjuntura de crise política e econômica, marcada pela devastação dos direitos trabalhistas. Consideramos que a legitimação da luta por direitos ainda é presente na consciência do proletariado brasileiro, mas precisamos reconhecer que ela pode estar ameaçada pelos retrocessos significativos que a atual legislação trabalhista, sobretudo através da Lei 13.467/2017, a Reforma Trabalhista, tem imposto sobre o simbolismo da carteira de trabalho, o padrão de contratos e salários etc.

Entendemos que, de alguma forma, os efeitos da atual ofensiva legislativa sobre os direitos trabalhistas na consciência dos trabalhadores já se manifestaram em muitas respostas obtidas pelo nosso questionário. Mas, entendemos que as manifestações parciais de apoio ou mesmo as discordâncias que encontramos nas respostas dos usuários do Metrô não se justificam apenas por essa ofensiva que impõe um horizonte mais rebaixado de reivindicações trabalhistas. Justificam-se também pelo fato de que as ações governamentais e legislativas sobre os direitos dos trabalhadores ocorrem sobre uma classe trabalhadora muito diversa. Para Mattos (2019), é possível falar de uma classe trabalhadora de acordo com a perspectiva desenvolvida por Marx e Engels no Manifesto Comunista, de 1848, no que diz respeito à oposição de interesses entre aqueles que vendem sua força de trabalho, o proletariado, e aqueles que detêm os meios de produção e exploram a força de trabalho, os capitalistas. No entanto, o autor também nos indica que essa unidade é construída em meio a relações sociais muito diversas, que produzem diferenças no interior da própria classe trabalhadora, seja pela complexidade da divisão de tarefas imposta pela organização do trabalho, seja por meio de formas ideológicas que atravessam a subjetividade coletiva da classe. Assim, segundo Mattos (2019, p. 57), “nem as condições objetivas de exploração são idênticas para a totalidade da classe nem as identificações coletivas de sua consciência trabalham sempre de maneira convergente”.

Combina-se a essa dinâmica das condições objetivas e subjetivas da classe trabalhadora, os impactos que o processo de reestruturação produtiva do capital exerceu sobre o próprio reconhecimento da classe trabalhadora como classe trabalhadora. Alves

(2011, p.112) trabalha com a ideia de que o toyotismo, forma de organização da produção capitalista assumida para reverter a dinâmica de crise apresentada pelo capital com o choque do petróleo na década de 1970, instaurou um processo de “subordinação formal-intelectual (ou espiritual) do trabalho ao capital” e estabeleceu novas características do trabalhador coletivo, promovendo uma integração orgânica do trabalhador ao capital e, para o autor (2011, p. 113), “o que é ‘integração orgânica’ para o capital, unidade orgânica de pensamento e ação no local de trabalho, é expressão de ‘fragmentação sistêmica’ para a classe (e consciência de classe) dos trabalhadores assalariados e para seus estatutos salariais”. Mesmo assim, Alves entende que essa fragmentação não ameniza nem extingue a luta entre as classes e o conflito entre o capital e o trabalho no interior da produção. Ao contrário, eles tendem a se agudizar e a se expressar através de “microrresistências” desenvolvidas no interior do processo de trabalho.

Portanto, se, de um lado, a dinâmica do capital busca inibir ou extinguir as possibilidades de resistência dos trabalhadores frente ao aumento da exploração do trabalho e isso incide sobre o próprio reconhecimento da classe trabalhadora enquanto classe, a mesma ampliação da exploração do trabalho cria condições para o desenvolvimento dessas formas de resistência. Mesmo resguardadas as distintas formas de acumulação assumida pela produção capitalista no Brasil ao longo do seu processo de industrialização e de urbanização da classe trabalhadora, e também resguardadas as distintas formas de organização e gestão do Estado brasileiro e dos distintos regimes políticos de cada período, é possível dizer que a atual classe trabalhadora que anda de Metrô em São Paulo é constituída por uma consciência coletiva herdeira de um comportamento classista e crítico mediante a falta de proteção social e a dificuldade de acesso a direitos trabalhistas. Essa condição nos parece ser o centro da explicação dos resultados que obtivemos com nosso *survey*.

Passaremos, no próximo tópico, a sistematizar algumas características gerais dos setores sociais que entrevistamos e relacioná-las com as formas de resistência apresentadas por esses setores sociais nos últimos anos. Com isso, buscamos entender um pouco mais como as condições de trabalho e a experiência política e sindical incidem sobre a percepção das greves metroviárias. A partir dos resultados do nosso *survey*, consideramos importante a análise das características sociais e das formas de resistência demonstradas por trabalhadores vinculados de forma precária ao mercado de trabalho, o que se caracteriza por terceirização, informalidade, desemprego, baixos

salários, contratos temporários etc. Também é necessário admitir a presença significativa de um público estudante. Dentre estes, muitos combinam estudo e trabalho e outros não, por isso e pela presença de setores do funcionalismo público e de profissionais liberais, vamos também discorrer sobre as características das classes médias.

3.3 - Quais as características sociais e políticas dos grupos sociais que andam de Metrô que nos ajudam a compreender suas percepções sobre as greves?

Neste tópico, pretendemos levantar algumas características gerais dos setores sociais que utilizam o Metrô, tanto do ponto de vista das relações de trabalho, quanto do ponto de vista das experiências de organização sindical e política. Com isso, buscamos compreender se essas características interferem na percepção sobre as greves. A análise da dinâmica política e social dos setores que utilizam o Metrô é importante para nossa investigação por dois motivos: 1) se compreendermos que a precarização nas relações de trabalho cria um obstáculo insuperável para o desenvolvimento das lutas coletivas, a tendência seria que a identificação dos usuários do Metrô com as lutas dos metroviários fosse muito pequena, assim como o seu apoio às greves. Portanto, constatar que não apenas é possível o desenvolvimento de formas de resistência à superexploração econômica entre o proletariado precarizado, como também reconhecer que essas lutas acontecem, consolidam um caminho importante para interpretar a percepção dos trabalhadores que andam de Metrô sobre as greves de seus trabalhadores; 2) a bibliografia pesquisada nos indica que as características das lutas do proletariado precarizado, suas reivindicações, suas bandeiras de luta e suas formas de organização tendem a ser distintas dos setores do proletariado com mais tradição de organização sindical e política, como são os trabalhadores do Metrô.

Diante disso, vamos dividir este tópico em duas partes. Na primeira, vamos nos apoiar em algumas pesquisas que investigaram categorias específicas de trabalho, mas que iluminam nossa reflexão na medida em que trouxeram o debate sobre a relação entre precarização do trabalho e formas de resistência. Na segunda parte, também nos apoiaremos em pesquisas que refletiram sobre o conceito e a dinâmica social e política das classes médias. Nos dois momentos da seção, vamos relacionar a caracterização dos setores sociais em debate com os resultados de nossa pesquisa.

3. 3. 1 - Trabalhadores precarizados, formas de resistência e percepção das greves dos metroviários

Para admitir que o público usuário do Metrô de São Paulo é caracterizado por relações de trabalho precárias é necessário que demonstremos a nossa compreensão sobre precarização. Segundo Marcelino (2011), a precarização não é um conceito, nem um indicador, trata-se de um termo estabelecido a partir de um parâmetro, que são as conquistas sociais e trabalhistas da classe operária no Estado de bem-estar social europeu ou no período em que a indústria se desenvolveu amplamente no país, ainda nos anos 1940 e 1950, momento em que surgiu a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e seu símbolo de forte identidade social, a carteira de trabalho. Essas diferenças de referenciais, que estão relacionadas às características do capitalismo de cada país, já demonstram, em nossa visão, o caráter relacional do termo. No entanto, para a autora, o termo precarização pode ser usado para qualificar as mudanças nas relações de trabalho e emprego ocorridas a partir da crise do capitalismo na década de 1970 e que impactaram as relações de trabalho no Brasil nas décadas seguintes. É, portanto, apropriado para qualificar as consequências para os trabalhadores da redução dos direitos trabalhistas e dos mecanismos de proteção social do Estado. Cabe também, conforme Marcelino (2011, p. 67), para qualificar as consequências do processo de reestruturação produtiva, caracterizado pela inserção de novas tecnologias, pela implantação do conceito de polivalência sobre as atividades dos trabalhadores, pelos mecanismos de variação salarial etc.

Para Braga (2012), a precarização é constitutiva da realidade salarial. O *precarizado* – termo utilizado pelo autor – seria integrante da classe trabalhadora como “a fração mais mal paga e explorada do proletariado urbano e dos trabalhadores agrícolas, excluídos a população pauperizada e o lumpemproletariado” (2012, p. 19). Ou seja, a precariedade nas relações de trabalho não seria um subproduto da crise do capitalismo, mas sim própria do seu modo de produção. Entendemos que a definição conceitual de Standing (2013) não nos orientaria para a hipótese de que pode haver identificações dos usuários do metrô com as greves dos metroviários e nem explicaria os resultados de nossa pesquisa. Reconhecemos que a identificação não é completa, mas se tivermos como ponto de partida a ideia de que o proletariado precarizado é uma nova classe, com posições antissindicais e sujeita a ser base social dos movimentos de extrema direita (STANDING, 2013), chegaríamos à conclusão de que nenhuma

reivindicação dos metroviários tem respaldo na população usuária do metrô, o que não foi confirmado pela nossa pesquisa de campo¹¹⁰.

Segundo Druck (2013, p. 61), a precarização do trabalho no Brasil é estrutural e está presente desde a transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado. O trabalho informal é expressão dessa realidade estrutural, pois sempre foi componente do panorama social de regiões com baixo crescimento industrial. No entanto, para a autora, é possível falar de *nova* precarização, uma vez que acompanha este processo um conjunto de retrocessos de condições sociais sobre as mais diversas formas de trabalho, mesmo aquelas que adquiriram condições menos precárias mediante conquistas sociais e legais, como as expressas na CLT, de 1943. Druck caracteriza essa nova precarização social no Brasil por três elementos, associados à ampliação de sua abrangência. O primeiro deles refere-se ao fato de esse novo processo abarcar mais regiões, inclusive aquelas com maior desenvolvimento industrial, como é o caso do estado de São Paulo. O segundo elemento corresponde ao fato de que ela está presente tanto em setores mais modernos e mais dinâmicos, como as indústrias de ponta, quanto em setores mais tradicionalmente associados ao trabalho informal. A terceira expressão da reconfiguração do processo de precarização é a sua expressão tanto entre trabalhadores mais qualificados quanto entre os menos qualificados. A síntese de Druck (2013, p. 56) nos ajuda a compreender a amplitude do fenômeno:

Trata-se, portanto, de uma metamorfose da precarização, que, mesmo presente desde as origens do capitalismo, assume novos contornos em consequência dos processos históricos marcados por diferentes padrões de desenvolvimento e pelas lutas e avanços dos trabalhadores. No contexto dos últimos vinte anos, a mundialização do capital sob a hegemonia do capital financeiro e as políticas neoliberais retroalimentaram-se, tornando a precarização um fenômeno central que se generaliza “por toda parte”, como uma estratégia de domínio econômico, político e cultural, produto de uma vontade política e não de uma “fatalidade econômica” determinada pelo mercado.

¹¹⁰ Para Braga (2012), o erro cometido por Standing e Castel (1998) se assenta na identificação errônea da particularidade da cidadania fordista europeia – que abarca um padrão de acumulação capitalista, combinado a um padrão de concessão de direitos sociais – com a totalidade da relação salarial. Além de os padrões da cidadania fordista terem sido mais eficientes em países do continente europeu ou dos Estados Unidos, mesmo nesses países, ela esteve restrita à parcela “branca, masculina, adulta, nacional e sindicalizada da classe trabalhadora” (BRAGA, 2012, p. 17). Para Antunes (2018, p. 58), Standing se equivoca por conferir um estatuto de classe ao que na verdade é uma parcela do proletariado, neste caso, a mais precarizada. Para o autor, a nova morfologia da classe trabalhadora “compreende distintos polos que são expressões visíveis da mesma classe trabalhadora”.

Sob essas definições, fica mais confirmada a ideia de que a população que utiliza o Metrô para trabalhar pode ser caracterizada como trabalhadores vinculados de forma precária ao mercado de trabalho. Para mapearmos os dados obtidos pelas entrevistas que realizamos nas estações de Metrô que mais dão materialidade para isso, nos valem das definições de Druck sobre os tipos de precarização. Segundo a autora, eles são expressos em cinco grandes grupos, quais sejam: 1) nas formas de mercantilização da força de trabalho que geram um mercado de trabalho heterogêneo: para uma parte dos trabalhadores, os que se mantêm sob a condição de empregados, há perda de direitos sociais e trabalhistas; para outra parte, a condição de oscilação entre emprego e desemprego ou entre formalidade e informalidade se torna permanente. Há dificuldade de acesso ao primeiro emprego e quando se acessa isso se dá de modo precário, desprovido de direitos; 2) nas condições de trabalho propriamente ditas, com ritmos mais intensos, jornadas extensivas, pressão de tempo, multiexposição a riscos físicos, químicos, ergonômicos etc; 3) na fragilização das condições de segurança do trabalho e na diluição de responsabilidades entre trabalhadores estáveis e instáveis; 4) na dificuldade de construção da identidade individual e coletiva, o que mina a autoestima e a dignidade humana ; 5) nas condições de representação e organização sindical, fragilizando a capacidade política e sindical e a reação dos trabalhadores a essa tendência, processo muito proporcionado pelo avanço da terceirização, que divide os trabalhadores tanto do ponto de vista da atividade profissional, quanto do ponto de vista de sua identidade coletiva.

Com essa sistematização, podemos admitir que os dados obtidos por nossa pesquisa que nos permitem mapear a expressão da precarização entre os usuários do Metrô não são apenas os relacionados ao desemprego, às faixas salariais, às experiências de terceirização, aos tipos de contrato de trabalho e à informalidade de seus vínculos trabalhistas pela ausência da carteira de trabalho, embora todas essas sejam marcas importantes. Essas definições também nos permitem admitir que mesmo entre os trabalhadores estáveis com carteira de trabalho, caracterizados, por exemplo, pelo contrato de trabalho por tempo indeterminado, que foram 39,1% dos respondentes ao nosso *survey*, o processo de precarização se manifesta. Isso se pode concluir pela presença de baixos salários entre esses trabalhadores ou a existência de contratos de trabalho terceirizados.

As pesquisas nas quais nos apoiamos trabalham com a ideia de que a precarização não cria um obstáculo absoluto para o desenvolvimento das formas de resistência dos trabalhadores. Mas, também reconhecem que as expressões da precarização fragilizam a reação ao aumento da exploração do trabalho. A maior expressão dessa fragilização se dá sob a condição de desemprego.

Para Druck, o desemprego é a condição mais precária e vulnerável. De todas as pessoas que entrevistamos, 25,4% declararam não estar trabalhando no momento da entrevista. Dentre todos nessa condição, 31,6% consideraram as greves dos metroviários totalmente certas; 30,3% consideraram parcialmente certas; 3,8% as julgaram parcialmente erradas; 3,8% as entenderam totalmente erradas e, por fim, 30,3% afirmaram não ter opinião. Vamos analisar os fundamentos dessas frequências com base nas reações sociais ao desemprego no Brasil.

Na segunda metade dos anos 2000, o Brasil observou reduções nas taxas de desemprego e a incorporação de uma parcela importante do proletariado ao mercado formal de trabalho. No entanto, os dados levantados por Pochmann (2012, p. 28) acerca das características dos postos de trabalho criados nesse período revelam que a redução das taxas de desemprego ocorreu com o crescimento de empregos formais de baixa qualificação e baixa remuneração. Essas ocupações mais precárias são as raízes do desemprego estrutural que caracteriza o Brasil, mesmo em seus momentos de baixa taxa de desocupação (POCHMANN, 2006, 2012).

A presença constante da ameaça do desemprego, que caracteriza estruturalmente as relações de trabalho no Brasil – e com mais evidência na atual conjuntura de crise econômica agravada pela pandemia do novo coronavírus – interfere na capacidade de resistência dos trabalhadores que se encontram na condição de empregados, ou seja, é uma eficiente estratégia de dominação no âmbito do trabalho (DRUCK, 2013, p. 64). Do ponto de vista de quem está fora do mercado de trabalho, a perda de vínculos, de convívio e identidade coletiva, o sentimento de exclusão e de incapacidade tem, além de efeitos psicológicos, um impacto brutal sobre a capacidade de solidariedade de classe. Essa perspectiva tende a influenciar a visão deste setor social sobre as ações reivindicativas dos trabalhadores em condições de emprego. No entanto, segundo as entrevistas que fizemos, prevaleceu entre os usuários que estavam desempregados no momento da pesquisa o reconhecimento do direito de lutar e a legitimação da luta por direitos. Dos 79 usuários que afirmaram não estar trabalhando no momento da entrevista, 31,6% consideraram que as greves dos metroviários são totalmente certas,

30,3% consideraram que são parcialmente certas, 3,7% disseram que são parcialmente erradas, 3,7% entendem que são totalmente erradas e 30,3% disseram não ter opinião.

Dentre os trabalhadores terceirizados ou os que já tiveram experiência de contrato por empresa interposta, prevaleceram algumas relativizações do apoio às greves metroviárias: dos 113 respondentes que já trabalharam contratados por empresa terceirizada, 25,66% disseram que as greves dos metroviários são totalmente certas, 35,39% consideraram que as greves são parcialmente certas, 7% consideraram parcialmente erradas, 5,3% consideraram totalmente erradas e 26,54% disseram não ter opinião. Dentre os que responderam ter vínculo de trabalho terceirizado no momento da entrevista – que foram apenas 11,4% de nossa amostra – 25% consideraram as greves totalmente certas; 27,77% as entenderam parcialmente certas; 8,33% responderam ser parcialmente erradas; 11,11% consideraram totalmente erradas; 27,77% disseram não ter opinião. Quais as características do processo geral de terceirização ajudam a explicar essas frequências?

Para Marcelino (2013), os processos de terceirização no Brasil são marcados pela queda nos salários e direitos dos trabalhadores contratados por empresas terceirizadas. Isso é assim mesmo nas empresas que são subcontratadas por demandas técnicas e/ou operacionais. Os serviços terceirizados se configuram em boa parte, como serviços de baixa qualificação, baixa remuneração, baixo padrão de direitos sociais e sindicais, ocupados em parte por uma parcela de trabalhadores que oscila entre a condição de desemprego e a condição de presença no mercado formal de trabalho. Diante desses obstáculos, há algum espaço para ação sindical desses trabalhadores? E, portanto, suas experiências fundamentam as percepções que captamos perante as ações de categorias mais organizadas, com um padrão de direitos superior, como se configuram os metroviários?

As experiências investigadas por Marcelino (2004, 2013) entre os trabalhadores terceirizados da refinaria de Paulínia da Petrobrás (REPLAN) e os trabalhadores da Fundação de Desenvolvimento da Unicamp (FUNCAMP) indicam que existe ação sindical dos trabalhadores terceirizados, mas elas são cruzadas pelo patamar de organização e combatividade de seus sindicatos, o que pode variar de acordo com as visões políticas e sindicais das direções de cada sindicato. O processo de terceirização provoca uma segmentação do trabalho e segmentação da ação sindical. Mas, a depender da conjuntura, ela pode ser um motor de união e de revoltas dos trabalhadores. Apesar de existir, segundo a autora, uma fragmentação específica da classe trabalhadora na

atualidade, e de a terceirização ter um papel determinante nisso, não é possível deduzir que essa fragmentação tende a uma fraqueza inevitável da atividade sindical.

Portanto, a maior dificuldade de luta e de organização pode explicar os padrões de respostas que obtivemos por parte dos usuários do Metrô que trabalham terceirizados. No que diz respeito aos motivos das greves, as reivindicações consideradas mais legítimas pelos que se encontravam trabalhando sob contrato de trabalho terceirizado no momento da entrevista foram, nesta ordem: 1) “para melhorar o serviço”, 2) “para não perder direitos”, “contra o aumento do preço da passagem” e “contra o assédio sexual”, empatados. Ou seja, reivindicações mais relacionadas a demandas gerais e não demandas corporativas dos trabalhadores do Metrô. A única que se enquadra como demanda corporativa, “para não perder direitos”, é muito mais associada a lutas defensivas do que a lutas ofensivas, para avançar nos direitos e salários. Mesmo assim, entendemos que também entre os trabalhadores terceirizados se expressou a característica histórica da consciência do proletariado brasileiro que legitima a luta por direitos, pois a maior parte desses trabalhadores se localizou entre aqueles que aprovam as mobilizações dos metroviários, ainda que parcialmente.

É também nessa raiz histórica – de que a precarização estrutural das relações trabalhistas desenvolveu no proletariado precarizado a consciência de “direito a ter mais direitos” – que Braga (2012) vai enquadrar a dinâmica adquirida por um setor específico do proletariado precarizado, que foi objeto de estudo de sua pesquisa: os operadores de telemarketing na região metropolitana de São Paulo. Trata-se de um setor expressivo do proletariado de serviços, que tem crescido no processo de informatização e privatização das telecomunicações. Dentre os fenômenos constatados, este grupo de trabalhadores do telemarketing corresponde a um setor em transição da informalidade para a formalidade. Ainda que as condições desse trabalho fossem muito ruins e assim fossem percebidas pelos operadores de telemarketing, após algum tempo de experiência neste serviço, esse trabalho se configurava para a grande maioria dos entrevistados de Braga como um progresso ocupacional, como a forma de sair de condições mais instáveis de localização no mercado de trabalho.

A pesquisa brevemente descrita captou uma tendência de aproximação desses trabalhadores à atividade sindical. E isso se expressou no aumento da frequência de greves ocorridas na indústria paulistana do *call center*. A síntese do autor não é de que os trabalhadores de telemarketing estudados são um grupo mobilizado sindicalmente, mas sim que é um grupo que, a partir de sua experiência de trabalho, marcada pela

precarização e superexploração, formam um embrião de consciência coletiva que dá passos em direção à auto-organização sindical. Ainda segundo o autor, o processo de privatização dos serviços de telecomunicações alterou as relações de estabilidade dos operadores de telemarketing com o serviço. A ação sindical dos sindicatos representativos desses trabalhadores encontrou obstáculos referentes a essa transformação. Apesar disso, foi encontrado um ambiente com reivindicações trabalhistas sob a égide de uma grande alteração dos direitos conquistados pela categoria que se conformou no período anterior à privatização da Telesp¹¹¹. Assim, as reivindicações mudaram de reajustes salariais e concessão de gratificação para manutenção dos empregos e negociação de complementos salariais.

Essa dinâmica dos trabalhadores do telemarketing nos dá indicações sobre quais motivos de greve do Metrô esses trabalhadores apoiariam ou se identificariam. As reivindicações dos trabalhadores do Metrô, em função de possuírem um Acordo Coletivo de Trabalho mais extenso, com conquistas superiores àquelas presentes na CLT, são mais próximas ou semelhantes às bandeiras de luta dos teleoperadores do período em que a privatização da telefonia não havia se dado e os trabalhadores desse ramo tinham mais estabilidade e mais direitos. Dentre nossos entrevistados, encontramos alguns operadores de telemarketing, mas não fizemos um mapeamento específico de suas opiniões sobre as greves. Por isso, vamos nos basear no resultado geral que nosso *survey* apresentou em relação aos motivos das greves, porque entendemos que as características dos usuários do Metrô se aproximam muito da dinâmica atual do setor do telemarketing descrita pela pesquisa de Braga: são empregados do setor privado, recebem baixos salários, combinam trabalho e estudo e pertencem a uma faixa etária mais jovem.

Os motivos de greves que obtiveram apoio de mais de 50% dos entrevistados foram: 1) pela melhoria do serviço (demanda dos usuários), 2) para não perder direitos (demanda dos metroviários), 3) contra o assédio sexual no transporte (demanda dos usuários), 4) contra o aumento da tarifa (demanda dos usuários), 5) para melhorar o salário (demanda dos metroviários), 6) contra a reforma da previdência (demanda de usuários e metroviários), 7) em greves gerais (demanda de usuários e metroviários) e 8) contra as demissões (demanda dos metroviários). Entendemos que a predominância de

¹¹¹ A Telesp foi a empresa operadora do grupo Telebrás em São Paulo, antes da privatização em 1998. Um dos sindicatos que representa os trabalhadores do telemarketing investigado por Braga representava os trabalhadores da Telesp, antes do fim desta Companhia.

motivos relativos às demandas dos usuários é explicada em parte pela falta de identificação dos trabalhadores mais precarizados com demandas relacionadas a um contrato de trabalho com mais direitos e mais proteção social.

Os trabalhadores caracterizados por vínculos de trabalho informal também estiveram presentes entre nossos respondentes e são expressivos na composição da classe trabalhadora paulistana. Portanto, tivemos contato com a bibliografia que o estudou. Há várias modalidades do trabalho informal no Brasil. Alves e Tavares (2001, 2002, 2006) dividem essas modalidades da seguinte forma: 1) trabalhadores informais tradicionais, 2) trabalhadores assalariados sem registro e 3) trabalhadores por conta própria.

Os trabalhadores informais tradicionais corresponderiam àqueles que vivem de sua própria força de trabalho, buscando uma renda para consumo individual e/ou familiar. Em alguns casos, podem buscar auxílio de trabalho dentro de suas próprias famílias, ou mesmo através da contratação de ajudantes. Não podem ser enquadrados como empregadores, uma vez que utilizam este recurso de forma não fixa, muito pontual e não buscam uma produção em média ou grande escala. Os tipos de atividades podem ser variados. Alves (2001) diferencia os menos instáveis dos mais instáveis: os primeiros são os que possuem certo conhecimento profissional e desenvolvem atividades no setor de serviços, quais sejam as costureiras, pedreiros, diaristas, camelôs, sapateiros e ambulante de artigos de consumo imediato. O segundo grupo corresponderia aos que realizam trabalhos pontuais, menos qualificados e diversos, como os carroceiros e carregadores. Há ainda, segundo a autora, os trabalhadores informais tradicionais temporários, que exercem seu trabalho na informalidade quando estão sem emprego no mercado formal, mas ainda buscam retornar ao mercado formal, como os ajudantes temporários dos trabalhadores informais tradicionais. Há trabalhadores que se encontram fixamente nesta condição ao combinar a localização no mercado de trabalho formal com a presença permanente em serviços temporários, os conhecidos *bicos*.

A simples experiência de uma viagem de metrô ou trem na cidade de São Paulo permite o contato com uma dessas expressões de informalidade. A presença dos ambulantes nesses meios de transporte é constante e cresceu consideravelmente nos anos mais recentes e agudos da crise econômica brasileira. A Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos disponibilizou o dado divulgado pelo site de notícias G1 de

que entre 2014 e 2017¹¹², as queixas dos usuários – incentivadas por campanhas publicitárias do Metrô – sobre comércio ambulante ilegal nos trens aumentou 120%. Note-se que a única forma de mapeamento desta condição de trabalho, neste caso específico, se dá pelos elementos de criminalidade contidos na atividade, uma vez que o comércio nos trens e metrô é ilegal, de acordo com o Decreto Estadual nº 1832.

A interação desses trabalhadores com os trabalhadores da área de segurança do Metrô e da CPTM é uma relação muito conflituosa, pois os trabalhadores da área da segurança são aqueles que devem impedir o exercício dessas formas de comércio, inclusive através da apreensão das mercadorias dos vendedores ambulantes. Os seguranças do Metrô e CPTM são, para esses trabalhadores informais, os representantes da lei e do Estado, das regras injustas que não os permitem trabalhar. Esse conflito tende a distanciar totalmente esses trabalhadores informais de qualquer simpatia às expressões de resistência dos trabalhadores metroviários.

Os trabalhadores assalariados sem registro formal se encaixariam em uma segunda modalidade do trabalho informal e se caracterizam pela ausência de acesso a direitos legais previstos em lei ou mesmo nos acordos coletivos das categorias que pertencem. Muitas dessas formas de trabalho são subcontratadas por empresas e possuem presença rotativa no mercado de trabalho, uma vez que se caracterizam por vínculos temporários que não possuem a obrigatoriedade de registro.

Os trabalhadores por conta própria são a terceira modalidade de trabalho na sistematização feita por Alves e Tavares (2006) e caracterizam-se por pequenos proprietários informais que não disputam o mercado com grandes empresas, mas atendem a demandas de bens e serviços de um bairro, vizinhança, região. Muitas vezes, contratam algumas pessoas que, por sua vez, também são trabalhadores informais. Os ganhos desses pequenos proprietários também se dão pela exploração dessa força de trabalho. As formas de contratação informal se valem de força de trabalho não qualificada, sobretudo de grupos sociais que têm mais dificuldades de entrar no mercado de trabalho formal, como são, por exemplo, os imigrantes bolivianos, peruanos, venezuelanos e haitianos no Brasil que são submetidos a relações de trabalho próximas da escravidão (ANTUNES, 2018).

¹¹² G1. **Queixas sobre comércio ilegal nos trens de SP crescem 120% desde o início da crise econômica.** Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/07/24/queixas-sobre-comercio-ilegal-nos-trens-de-sp-crescem-120-desde-o-inicio-da-crise-economica.ghtml>. Última consulta em 15/01/21.

Para mapear os respondentes de nossa amostra que podem ser enquadradas no tipo de trabalho informal, vamos considerar as seguintes variáveis: ocupação, tipo de contrato e se possui carteira de trabalho assinada ou não. Dentre as alternativas de ocupação que apresentamos, as que podem localizar trabalhadores informais, segundo a bibliografia que tivemos contato são: autônomo/conta própria, empregado doméstico e diarista. De toda nossa amostra, 20,5% declararam trabalhar como autônomos, 0,3% declarou trabalhar como empregado doméstico e ninguém declarou trabalhar como diarista. Dentre os autônomos, também é possível dizer que não necessariamente todos sejam caracterizados por um vínculo informal com o mercado de trabalho, mas vale mencionar aqui que dentre esses: 31,25% consideraram as greves totalmente certas; 25% as julgaram parcialmente certas; 6,25% consideraram parcialmente erradas; 9,3% as entenderam totalmente erradas e 28,12% disseram não ter opinião. A única pessoa que declarou ser empregada doméstica considera as greves parcialmente certas. A maior parte dos trabalhadores autônomos considerou que as greves dos metroviários são totalmente certas, ou seja, o fato de não terem carteira de trabalho, de terem vínculos informais com o mercado de trabalho e de terem menor condição de associação coletiva não os impediu de se localizarem entre aqueles que aprovam as ações coletivas dos trabalhadores do Metrô.

Em relação aos tipos de contrato, das alternativas de respostas que apresentamos, consideramos que as pessoas que não possuem contrato de trabalho e as que se enquadraram em contrato temporário e intermitente podem fazer parte do universo de trabalhadores informais. Assim como os autônomos, as pessoas que não possuem contrato podem tanto ser pessoas com vínculo informal no mercado de trabalho, quanto empregadores que seriam melhor localizados entre as classes médias. De toda forma, vale-nos também descrever as opiniões deste estrato. Dentre os que não possuíam contrato de trabalho no momento da entrevista (53 respondentes): 26,41% consideraram as greves totalmente certas; 30,18% consideraram parcialmente certas; 7,54% consideraram parcialmente erradas; 7,54% consideraram totalmente erradas e 28,3% responderam não ter opinião. Apenas uma pessoa declarou ter um contrato temporário, e esta pessoa considera que as greves são totalmente certas. Apenas três pessoas declararam contratos de tipo intermitente: duas consideram que as greves são parcialmente certas e uma disse não ter opinião.

Dentre os que não possuíam carteira de trabalho assinada – que foram 30,8% de nossa amostra geral –, 35,4% responderam que as greves são totalmente certas; 25% as

consideraram parcialmente certas; 5,2% disseram ser parcialmente erradas; 7,2% consideraram totalmente erradas e; 27,08% responderam não ter opinião. Também neste caso, a opinião que considera as greves “totalmente certas” foi preponderante.

Desses números, podemos inferir que a precariedade dos vínculos de trabalho – que interfere na capacidade de reação dos trabalhadores, no seu poder de barganha e no seu poder de associação sindical e política – pode ser motivadora para que se expressem apoios relativos às greves dos metroviários ou para que se expressem mais apoio a motivos relacionados a demandas que abarquem a população usuária. No entanto, não é possível dizer que há uma causalidade direta que pudesse ser sintetizada em uma fórmula que indicasse que quanto mais vínculo precário, menor o apoio às greves. Entendemos que isso se dá pela ainda presente legitimidade da luta por direitos na consciência do proletariado brasileiro, tal como afirma Braga (2015).

Antes de encerrarmos esta seção, gostaríamos de discorrer algumas análises sobre o público estudante. Entendemos que este setor tem uma composição de classe híbrida, o que nos leva a discorrer sobre suas características nas duas partes deste tópico – a presente, que discorre sobre os trabalhadores precarizados, e a próxima, que discorre sobre as classes médias. 36% das pessoas que entrevistamos afirmaram utilizar o Metrô por motivo de estudo. Dentre esses, 55% combinam esta atividade com o trabalho. Portanto, seria simplista e equivocado enquadrar o público estudante apenas como parte das classes médias que utiliza o Metrô, ou entendê-lo como um público que é apenas sustentado pela família.

Segundo pesquisa produzida pela Associação Nacional dos Dirigentes das Instituições Federais de Ensino Superior (ANDIFES), em 2019, a maior parte dos estudantes das universidades federais é de baixa renda: 70,2% dos alunos pertencem a famílias com renda mensal de até 1,5 salários mínimos, segundo valores do ano de 2018. Trata-se de um aumento da presença de estudantes de baixa renda de quase 30 pontos percentuais em relação ao ano de 2003. Além disso, segundo a ANDIFES, 60% desses estudantes são egressos de escolas públicas. A maior motivação da ampliação do número de estudantes de baixa renda foi, segundo a ANDIFES, a Lei 12.711/12, a Lei de Cotas, que garante uma reserva de 50% das vagas nas universidades federais para estudantes que realizaram o ensino fundamental e médio em escolas públicas. Esta lei também prevê a reserva de vagas para pretos, pardos e indígenas, o que motivou o crescimento significativo desses grupos nas universidades federais.

As principais universidades públicas da região metropolitana de São Paulo, aonde vivem os usuários do Metrô, não viveram as transformações da forma identificada pela ANDIFES, pois as maiores instituições públicas de ensino superior são instituições estaduais, que aderiram aos projetos de cotas sociais e raciais posteriormente à Lei de Cotas. A maior participação de estudantes de baixa renda e a ampliação do acesso da classe trabalhadora ao ensino superior nas universidades paulistanas se deu principalmente através de leis e medidas provisórias que compuseram a Reforma Universitária implementada a partir do ano de 2004, pelo então governo Lula, notadamente o Programa Universidade Para Todos (PROUNI). Para Catani, Hey e Gilioli (2006), não se tratou exatamente de uma medida de democratização do acesso e sim de uma política que privilegiou e favoreceu a expansão do ensino superior privado. Isto porque o PROUNI permitiu a isenção fiscal das universidades particulares que criassem programas de Bolsas de Estudo totais ou parciais, o que ampliou os ganhos dos dirigentes de universidades particulares e, segundo os autores, permitiu a expansão e criação de redes de ensino privado. Segundo o Censo de Educação Superior do Ministério da Educação (MEC), entre os anos de 2011 e 2014, o estado de São Paulo foi o que mais assistiu à expansão das instituições privadas de ensino superior. Apesar das críticas de Catani, Hey e Gilioli (2006), com as quais concordamos, o fato que nos interessa é que esta medida alterou o perfil social do estudante do ensino superior brasileiro e contribuiu para consolidar como característica da classe trabalhadora brasileira das duas primeiras décadas do século XXI a combinação das atividades laborativas com a busca pela formação superior.

Uma das características da precariedade profissional apontadas por Itani (1997) é a distância ou diferença entre a formação profissional e a atividade de trabalho. Segundo a autora, essa é uma característica muito presente entre os trabalhadores dos setores de serviços. Estes setores tiveram um crescimento exponencial nas últimas décadas, promovido pela expansão do capitalismo financeiro e pelas políticas neoliberais que avançaram na privatização de diversos setores de serviços, como as redes de *call-center*, telemarketing, aplicativos etc. Para Antunes (2018), esses serviços estão cada vez mais distantes das modalidades de trabalho intelectual e mais próximos do que o autor denomina de proletariado de serviços. Portanto, entendemos que a ampliação do acesso ao ensino superior pela classe trabalhadora e a conformação de uma característica social que combina o exercício do trabalho com o estudo formal está muito mais relacionada

ao avanço da precariedade profissional e das relações de trabalho do que à ampliação das classes médias que exercem trabalho intelectual.

De toda forma, a aproximação ao ambiente reflexivo e crítico das universidades, combinada com a experiência concreta do trabalho extensivo, dos baixos salários, da perspectiva frustrada com a incompatibilidade entre formação profissional e atividade laborativa podem ser fatores que estimulam a consciência crítica e conferem legitimidade para a luta por direitos. Dizemos isso, porque o público estudante que utiliza o Metrô, de acordo com nosso *survey*, demonstrou muito apoio às greves de seus trabalhadores: dentre as pessoas consideraram que as greves são totalmente certas, 49,47% utilizam o Metrô para estudar e dentre as pessoas que consideraram que as greves são parcialmente certas, 34,73% também utilizam o serviço pelo motivo “estudo”. Entendemos que alguns elementos aqui mencionados também devem ser refletidos na análise da dinâmica política e social das classes médias, o que faremos na próxima seção.

3. 3. 2 – Dinâmica social e política das classes médias e percepção sobre as greves

O principal motivo de discorrermos sobre este estrato social é o fato de que ele também utiliza o Metrô e esteve presente em nossa amostra. A malha metroviária é bastante concentrada em regiões ocupadas pelas classes médias paulistanas, como a região onde o Metrô iniciou sua operação comercial, entre as estações Jabaquara e Vila Mariana. Apontamos inicialmente as análises que consideram que este padrão de transporte foi desenvolvido a serviço dessas classes.

Para fazê-lo, compartilhamos primeiramente a definição de classe média com a qual vamos trabalhar. Entendemos, como Cavalcante (2012, p. 17), que a tendência de polarização e a contradição entre capital e trabalho não tem como resultado apenas a existência de duas classes homogêneas. Por isso, acompanhamos o autor na ideia de que o conceito de “classes médias” pode ser usado para lidar com distintas situações de classe, o que permite abarcar a pequena-burguesia tradicional – seguindo a indicação de Marx sobre a classe média tradicional – e a nova classe média assalariada. E essa forma de abordagem também justifica a utilização do termo no plural.

A nova classe média assalariada, segundo Cavalcante (2012, p. 257) corresponde “aos grupos assalariados (isto é, não proprietários) para os quais uma parte de suas tarefas é basicamente propiciar a exploração, criando mecanismos de supervisão e controle, enquanto, na outra parte, desempenha tarefas de coordenação e unidade, o que

a integra ao trabalhador coletivo.” Essa definição é também associada à relação desses setores com a técnica e a ciência, ou seja, com o trabalho intelectual. O termo *novo* está relacionado à atualização que Cavalcante faz das análises marxistas acerca das classes médias.

Esta definição não guarda qualquer relação com a definição feita por Neri (2011). Este autor considerou que a ampliação da capacidade de consumo de uma parcela da população brasileira na primeira década do século XXI significou a migração deste estrato populacional para as classes médias. Entendemos que este fez uma interpretação equivocada do processo que se abateu sobre uma parte considerável dos ocupantes da base da pirâmide social brasileira. Além de os critérios de estratificação social não serem medidos apenas por renda e capacidade de consumo, Pochmann (2012, 2014) nos indica que o crescimento do rendimento médio das famílias mais pobres e o crescimento de uma parcela de consumidores brasileiros advieram da criação de postos de trabalho com limites salariais de até 1,5 salários mínimos, com muita distância do trabalho intelectual ou gerencial que as classes médias são caracterizadas por exercer.

Indicamos de forma crítica a categorização desenvolvida por Neri (2011) porque ela poderia, por exemplo, nos levar a uma compreensão totalmente errônea das relações que esses setores estabelecem com as movimentações sindicais do proletariado brasileiro, assim como nos levaria a uma interpretação equivocada das respostas que obtivemos dos usuários do Metrô em relação às greves. Dizemos isso porque consideramos válida a ideia já compartilhada de Williams (2007, p. 95) de que não se pode trabalhar com uma consciência de classe presumida, que seria a consciência objetivamente medida pela localização no modo de produção, e entendemos que a ideia de uma consciência de classe presumida se torna mais complicada ao se falar das classes médias, que compartilham localizações híbridas no processo de produção. No entanto, concordamos com Williams quando ele associa a consciência à existência de uma formação econômica. Isso não significa que todos os pertencentes a uma classe social, ou todos os que possuem as mesmas funções no processo de produção e reprodução do capital, tenham sempre a mesma opinião e ação política frente a determinados conflitos sociais, mas significa que a localização na produção e na formação econômica importa para o desenvolvimento de determinada consciência de classe.

Portanto, caso tratássemos os setores do proletariado que tiveram acesso a um padrão de consumo relativamente inédito nas décadas iniciais do século XXI como uma nova classe média, tenderíamos a interpretar sua falta de identificação com as

reivindicações dos metroviários não pela distinção entre as condições de trabalho e direitos, o que nos parece ter sido a marca das opiniões dos trabalhadores precarizados e com menos acesso a direitos sociais e trabalhistas, mas sim pelo seu pertencimento a outro grupo social, marcado pela meritocracia (SAES, 1977), pelas aspirações de crescimento individual e mais hostis às ações coletivas. E isso nos daria muito menos sustentação para as hipóteses com as quais trabalhamos.

Na amostra de nossa pesquisa, 18,6% das pessoas tinham ensino superior completo e 24% tinham ensino superior incompleto. Dentre todas as pessoas que possuem ensino superior completo, a maioria (39%) considerou que as greves são totalmente certas. Dentre as pessoas que consideraram que as greves são totalmente erradas – o que é um universo menor do que as opiniões mais favoráveis às greves – uma parte significativa tem acesso ao ensino superior. Dentre os que possuem ensino superior incompleto – não mapeamos a condição de estar cursando a universidade ou de ter paralisado o estudo –, 32% consideraram que as greves são totalmente certas e 36% as consideraram parcialmente certas. O acesso ao ensino superior não determina necessariamente a localização social entre as classes médias, pois como demonstramos anteriormente, boa parte da classe trabalhadora está presente nas universidades e ocupa postos de trabalho precários. Fizemos o mapeamento das faixas salariais das pessoas que afirmaram utilizar o Metrô para trabalhar e para estudar e aproximadamente 54% recebem de meio a dois salários mínimos, o que transformado em valores, de acordo com salário mínimo de dezembro de 2019, significa uma faixa salarial que ia de 499 reais até 1996 reais. Para termos uma dimensão de como se trata de uma baixa faixa salarial, ela significava uma capacidade de acesso de uma a quatro cestas básicas, conforme valor médio de dezembro de 2019. Ou seja, entendemos que as pessoas que entrevistamos que combinam o acesso ao ensino superior com o trabalho podem ser muito mais enquadradas entre os trabalhadores precarizados do que entre as classes médias.

Acompanhamos Antunes (2018) na caracterização de que a demonstração das formas como o novo proletariado de serviços incrementa o processo de criação da mais-valia e de valorização do capital indicam um distanciamento dessas atividades do trabalho mais marcadamente intelectual, característico das classes médias. E a faixa salarial predominante entre nossos entrevistados que estudam e trabalham reforça isso. Nesse sentido, a caracterização das percepções deste setor em relação às greves dos trabalhadores do Metrô corresponde aos elementos contidos no tópico anterior, em que

localizamos que as dificuldades impostas pelo processo de precarização do trabalho à organização sindical e política desses setores interferem na percepção sobre as greves. Os trabalhadores dos setores de serviços, vinculados de forma mais precária ao mercado de trabalho, tendem a considerar determinados motivos para deflagração das greves mais legítimos do que outros, quais sejam os mais relacionados às demandas dos usuários do que os relacionados às demandas mais corporativas dos trabalhadores do Metrô.

Além de termos entrevistado pessoas que possuem ensino superior completo ou que estão cursando uma graduação, também podemos localizá-las pelas faixas de renda. Em nossa amostra, 1,6% são de pessoas que recebem mais de 10 salários mínimos. Segundo a classificação por estratificação do IBGE, essas pessoas pertenceriam às classes A e B. Em nossa amostra, também podemos encontrar 1% que se classificou como empresário, 0,6% como profissional liberal e 20,5% que se enquadraram como autônomo. Sabemos que entre os autônomos, a tendência é encontrar pequenos comerciantes ou mesmo trabalhadores informais que não pertencem às classes médias. Mas é importante considerar que entre os autônomos podemos ter conversado com pessoas que se enquadrariam nas definições de classes médias, assim como entre as pessoas que disseram “não possuir contrato de trabalho”, o que pode ser um vínculo extremamente precário ao mercado de trabalho, mas também pode ser um profissional liberal, que realiza trabalhos não manuais. Nossas entrevistas não especificaram questões sobre a forma de trabalho dos respondentes que disseram ser autônomos, mas é possível que entre os usuários do Metrô existam pessoas que dirigem uma pequena empresa, uma das características que demarca a localização entre as classes médias. Os dados nos apontam que dentre as pessoas que entrevistamos que ganham mais de 10 salários mínimos (que é um universo muito pequeno de nossa amostra), 20% consideraram que as greves dos metroviários são totalmente certas, 20% consideraram que são parcialmente certas e 60% consideraram que são totalmente erradas. Ou seja, ainda que a frequência deste estrato – do ponto de vista de sua renda – seja muito pequena, confirmaram-se nossas hipóteses iniciais de que neste estrato poderia haver pouca identificação ou concordância com as ações coletivas dos metroviários.

Para Souza (2018, p. 15), a classe média está intimamente associada ao individualismo e à autonomia individual e sua autopercepção é de pertencimento às camadas superiores da sociedade. Do ponto de vista de sua relação com as outras classes sociais, as classes médias têm aspirações associadas aos padrões da classe social

dominante. Assim, por mais que no último período no Brasil parte das classes médias tenha recorrido a ações coletivas, como as manifestações dominadas por esses setores sociais, a tendência seria que as classes médias mais abastadas – com postos de gestão do capital, ou em condições de assalariamento superior à massa das classes médias ou à classe trabalhadora – não se identifiquem e até mesmo repudiem ações coletivas de setores do proletariado organizado, como são as greves dos metroviários.

As manifestações ocorridas no Brasil durante o incremento da crise econômica e política a partir de 2015 são um exemplo de como a heterogeneidade das classes médias pode as direcionar para sentidos políticos distintos. Galvão e Tatagiba (2019) fizeram o mapeamento dessas manifestações e demonstraram que alguns segmentos de classe média, como assalariados dos setores de educação e funcionários públicos estiveram mais presentes em manifestações ligadas a movimentos populares, em defesa da democracia, dos direitos sociais e contra o *impeachment* de Dilma Rouseff. Outros segmentos, segundo as autoras – como os profissionais liberais, assalariados de classe média em postos de gestão – se somaram às ações que denunciaram de forma seletiva a corrupção e a política dos governos petistas.

Entendemos, assim, que a heterogeneidade das classes médias também se expressou nas respostas ao nosso *survey*.

Desenvolvemos as caracterizações e análises dos setores sociais que utilizam o Metrô porque entendemos que isso importa e interfere na correlação de forças dos conflitos trabalhistas protagonizados pelos metroviários. Uma greve dos trabalhadores de um serviço fundamental para a população tem grande potencial de notícia e sua interpretação pelos meios de comunicação incide e, muitas vezes, determinam a interpretação popular do acontecimento. Entretanto, não entendemos que a percepção das greves é determinada de forma unilateral por um único fator. Entendemos que ela se constrói a partir de uma combinação de fatores, como a condição de classe dos usuários suas experiências políticas e sindicais e a forma de interpretação do que é divulgado pela imprensa comercial.

Nesse sentido, o próprio exercício que fizemos neste tópico já é fruto da contribuição dos chamados estudos de recepção. Este campo de estudos orienta que a interpretação da audiência aos produtos culturais deve levar em consideração mais elementos do que apenas o conteúdo ou forma do que é transmitido. Deve levar em

consideração as características do próprio público que conforma a audiência. Portanto, no próximo tópico, buscamos sistematizar melhor essas contribuições para nossa pesquisa e trazer uma reflexão sobre a importância de a Sociologia do Trabalho se apoiar no instrumental teórico e metodológico dos estudos de recepção, para fortalecer as análises das relações de trabalhos que só se realizam através do envolvimento com determinado público usuário.

3.4 - As contribuições dos estudos de recepção para nossa pesquisa

Quando Williams (2007, p. 102) apresenta a definição do verbete “comunicação”, em seu esforço de desenvolver um dicionário cultural sobre diversos termos significativos para compreensão dos usos das palavras e de seus significados políticos, sociais e culturais, ele já nos alerta para uma abordagem crítica acerca do uso da comunicação como forma manipuladora. Segundo o autor, a palavra “comunicação” se estabeleceu primeiro como ação e depois, foi decodificada para expressar a ação de “tornar comum”, “partilhar”. De acordo com o crítico cultural britânico, não se conhece o substantivo que originou a ação de comunicar e, segundo ele, é desse desconhecimento que emergem as controvérsias dos sistemas e teorias da comunicação. Um dos extremos dessas controvérsias é em torno da ideia de comunicação como “transmissão”, uma palavra que indica que a comunicação é um processo de “mão única” e no extremo oposto, há a ideia de “partilhar”, uma palavra que indica um processo comum e mútuo.

A julgar pela caracterização que fizemos acerca da abordagem da imprensa comercial sobre as greves dos trabalhadores do Metrô, em que notadamente esta instituição cumpre um papel político na forma como veicula as informações sobre as greves, priorizando um dos lados do conflito trabalhista, poderíamos entender que a ação de comunicar exercida pelas instituições da imprensa comercial está vinculada a uma teoria da transmissão. Segundo Williams (2016, p. 33-34), este caráter da forma de comunicação da imprensa se desenvolveu conjuntamente ao processo de formação da imprensa como instituição social e, para autor, esse processo é extremamente relacionado às necessidades políticas, econômicas e sociais das classes que dominam as relações sociais em uma sociedade capitalista. Nesse sentido, a constituição da imprensa como uma instituição social esteve relacionada à necessidade de centralização do poder político, à necessidade de imposição de novas formas de consumo, de valores

comportamentais etc. A concepção de “transmissão” foi e é, portanto, fundamental para esses propósitos.

Especificamente em relação ao conflito trabalhista que envolve os metroviários e o governo do estado de São Paulo, a imprensa assume uma forma de transmissão da notícia que, conforme os critérios de Meditsch (2010, p. 09), escapa do jornalismo como gênero de conhecimento. Isto porque, para o autor, o jornalismo como gênero de conhecimento deve tratar os fatos imediatos como ponto de partida e não como ponto de chegada. As reportagens sobre as greves metroviárias que descrevemos no capítulo 1 são recorrentemente baseadas na percepção individual dos usuários que não conseguem acessar o serviço em função da paralisação grevista. E induzem a audiência a uma interpretação com base nos fatos imediatos, ou seja, trata “a imediatez do real como ponto de chegada” (MEDITSCH, 2010, p. 09).

Além de escapar do jornalismo como gênero de conhecimento, essa forma de abordagem da imprensa – seja televisiva, seja escrita – reduz os usuários do Metrô à sua condição de usuário do serviço e induz a audiência de seus veículos de transmissão das notícias a interpretarem os acontecimentos grevistas a partir dessa redução de contexto. Foi sob a crítica a essa lógica de redução dos contextos que os estudos de recepção se desenvolveram. Passamos então a apresentar uma breve síntese do desenvolvimento desta perspectiva teórica das pesquisas em comunicação para, a partir desta apresentação, analisarmos os elementos que contribuem para nossa pesquisa.

3.4.1 – Breve análise do desenvolvimento do campo de pesquisa “estudos de recepção”

O que se destaca na tendência de pesquisa dos estudos de recepção para White (1998, p. 57) é a ideia de que os espectadores, ouvintes ou leitores não são consumidores passivos dos meios de comunicação. Portanto, os estudos desta área exploram a possibilidade de os receptores desenvolverem interpretações próprias do conteúdo veiculado, muitas vezes diferenciadas do propósito de quem ou de qual instituição transmite as mensagens. E essas interpretações, segundo White, buscam um sentido convergente às suas experiências de vida.

O foco desta linha de pesquisa na área da comunicação não reside na caracterização do papel social e político da imprensa como uma instituição social com propósitos ideológicos coercitivos e manipuladores, porque, de alguma forma, essa já é uma premissa dos estudos de recepção, uma vez que se trata de uma teoria alternativa à

ideia de uma comunicação linear. O que os estudos de recepção desenvolvem é uma proposta de enfoque de pesquisa, que leve em conta o contexto político, social e cultural que pode permitir que o efeito manipulador das transmissões, desejado pelas instituições da classe dominante, não necessariamente tenha êxito sempre. White (1998) sistematiza três motivos que deram força para o desenvolvimento desses estudos. O primeiro deles foi a insuficiência metodológica de algumas pesquisas empíricas que buscaram, através de questionários fechados, apreender como a audiência recebia os produtos culturais. Segundo White, essas pesquisas sempre tinham como resultado o que se esperava, nunca apresentavam elementos novos. Foi percebido, então, que a mudança metodológica para reflexões livres dos entrevistados acerca dos efeitos das mensagens permitiram uma amplitude das interpretações, que não caberiam apenas no esquema teórico que relaciona a mídia manipuladora à audiência manipulada. Portanto, a primeira distinção deste campo de pesquisa é uma distinção metodológica, priorizando o recurso etnográfico e a abordagem qualitativa.

O segundo motivo que fez com que este campo de pesquisa ganhasse espaço no universo acadêmico e político, segundo White (1998, p. 58), é o fato de ela ser produto de valores sociopolíticos que acreditavam que “a prioridade das pesquisas deve[ria] ser a compreensão da ação dos leitores, espectadores, ouvintes, tendo como base a necessidade de uma política de democratização dos meios de comunicação”. O terceiro motivo do fortalecimento dos estudos de recepção foi a comprovação prática de que a existência de políticas nacionais, em diversos países, que tinham como premissa o uso centralizado e manipulador da mídia, buscando educar a população sob determinados valores sociopolíticos, poderiam demonstrar a força do uso coercitivo da mídia, mas não demonstravam o significado político e cultural que a audiência – ou público – dava às “regras” estabelecidas pelo poder político através da imprensa. Entendemos que, neste caso, White se refere aos regimes políticos autoritários que justificavam suas políticas com base em uma suposta vontade popular¹¹³.

¹¹³ É importante mencionar que, para White, o melhor termo que denomina este campo de pesquisa corresponde à “teoria interpretativa da audiência” e não “estudos de recepção”. Segundo o autor (1998, p. 58): “Apesar de a expressão Teoria da Recepção ser amplamente utilizada nos estudos dos meios de comunicação, pode-se mais acuradamente referir-se a ela como Teoria Interpretativa, porque estes estudos estão mais voltados para a interpretação que as audiências fazem do significado dos produtos culturais veiculados pela mídia do que para os efeitos comportamentais estimulados pelos meios de comunicação”. Segundo nota do editor da Revista *Comunicação & Educação*, onde foi publicado o artigo citado de White, existe uma polêmica entre os estudiosos da Comunicação acerca do melhor termo a ser utilizado e White demonstra sua opção. Conforme a nota, os que defendem a utilização do termo “recepção” entendem que este termo abarca o processo comunicativo geral e tem sido a expressão mais utilizada pelos pesquisadores brasileiros e pelas duas principais instituições científicas brasileiras da área,

Baccega (1998), Figaro e Grohmann (2017) e Figaro (2020) destacam que os estudos de recepção se desenvolveram sob a égide de rejeitar a redução do público à ideia de “público-alvo”, termo associado a uma dinâmica passiva que descontextualiza os sujeitos de sua localização social e de suas experiências sociais e culturais. Baccega (1998, p. 08) entende que todo discurso só se concretiza a partir de sua relação com o receptor, ou seja, ele só pode ser interpretado se for levada em consideração também a forma como se recebe a mensagem. Esta forma se dará através da mediação com as experiências políticas, culturais e sociais do receptor. Assim, segundo a autora (1998, p. 9):

O significado da comunicação, as significações dos produtos culturais, incluindo os produtos dos meios de comunicação, relacionam-se com o cotidiano do sujeito receptor, com suas práticas culturais, com as marcas que influenciam seu modo de ver e praticar a realidade, e que são aquelas que lhe dão segurança necessária para estruturar, organizar/reorganizar a percepção dessa realidade, reconstruindo-a, com destaques ou apagamentos, de acordo com sua cultura. Essas práticas culturais constituem os filtros, as mediações, que interferem em todo o processo comunicacional, balizando-o.

O conceito de “mediações” utilizado pela autora foi desenvolvido por Martin-Barbero (1997) e corresponde ao “lugar a partir do qual é possível compreender a interação entre o espaço da produção e o da recepção”. Martin-Barbero faz parte de uma tradição de estudos de recepção que foram desenvolvidos na América Latina. Segundo Figaro e Grohmann (2017, p. 148), o desenvolvimento dos estudos de recepção latino-americanos contribuiu para elucidar os distintos embasamentos teóricos que levam às distintas teorias da comunicação.

A ideia da comunicação como um sistema linear, de mão única, entende o receptor como parte de um sistema regular em funcionamento e à parte cabe apenas reproduzir o todo. Segundo Figaro e Grohmann (2017, p. 149), essas ideias são calcadas nas teorias funcionalistas e orientações positivistas de Comte, Spencer e Durkheim, “cujo aspecto teleológico sobrepõe o todo às partes”. A perspectiva dos estudos latino-americanos desloca-se totalmente dessa concepção e trás como elemento fundamental

quais sejam, a Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação (INTERCOM) e a Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação (COMPÓS). Ainda segundo o editor da Revista, há os pesquisadores que preferem o termo audiência “devido à forte tradição funcionalista de pesquisas empíricas, principalmente norte-americanas, na área”.

da pesquisa em comunicação o contexto das relações de comunicação, ou seja, a complexidade das relações sociais, as relações de poder, as relações de classe, os conflitos sociais, etc.

É deste contexto geral e do contexto específico do enfrentamento dos movimentos sociais com as ditaduras dos países da América Latina, nas décadas de 1960 e 1970, que a produção científica do campo da comunicação emergiu entre os estudiosos latino-americanos fortalecendo a tendência e a perspectiva teórica que embasam os estudos de recepção. De acordo com Fígaro e Grohmann (2017, p. 146-147), as ditaduras distanciaram o pensamento nacional-popular de suas respectivas populações. Isso se deu com a consolidação de uma política de segurança nacional embasada na consolidação de um sistema nacional de comunicação sob um modelo de negócio privado de concessão pública e promoveu a separação dos discursos sobre comunicação e cultura da experiência concreta da grande parte da população com esses discursos, o que inibiu o desenvolvimento de pesquisas que pudessem ter como enfoque o lugar do receptor.

Entretanto, os movimentos de resistência aos regimes autoritários e de luta pela redemocratização desenvolveram formas de comunicação popular que, segundo os autores (2017, p. 147) “protagonizavam uma outra lógica de produção e circulação das informações, da cultura e das reivindicações das camadas populares”¹¹⁴. Esses movimentos no campo da comunicação ajudaram a sustentar a redemocratização política dos seus países e foram fundamentais para construção de outras perspectivas teóricas da pesquisa científica no campo da comunicação, com reflexões que indicavam a necessidade de aparatos teórico-metodológicos capazes de conhecer e explicar as relações de comunicação de modo distinto à dicotomia estabelecida entre as teorias funcionalistas – em que o receptor é entendido como parte de um sistema regular em funcionamento – e a chamada teoria crítica – que ao identificar que o caráter coercitivo e manipulador da mídia impede a atividade mental do espectador, assume o receptor como incapaz de produzir sentido particular sobre o que é veiculado¹¹⁵.

¹¹⁴ Fígaro e Grohmann (2017, p. 147) exemplificam as iniciativas do uso da comunicação como resistência: "Há que se ressaltar o protagonismo das militâncias, que praticaram um outro tipo de comunicação em todo o continente latino-americano (...). Os relatos de experiências já são bem conhecidos: as rádios mineiras no Chile, na Bolívia, as rádios livres e comunitárias na Colômbia, no Peru, no Brasil, na Argentina. A imprensa sindical e operária, sobretudo, no Brasil, Chile e na Argentina, os comitês de mães por creches e melhorias nos bairros e os comitês da luta contra a carestia de vida e o desemprego, todos eles discutiam, produziam e circulavam os desafios e os resultados de suas lutas. Eles não existiam para os grandes jornais, nem para a televisão nem para as emissoras de rádio".

¹¹⁵ Novamente, segundo Fígaro e Grohmann (2017, p. 147-148): “A emergência dessas experiências comunicacionais populares influencia a universidade e os pesquisadores sensíveis a essas lutas, os quais

Sob essa perspectiva, as relações entre as classes sociais, as relações do sujeito com a coletividade, as relações de poder e a cultura passam a ser eixos fundamentais da pesquisa em comunicação pelos estudiosos latino-americanos¹¹⁶. Fígaro e Grohmann denominam e sintetizam esses eixos como “cultura e poder”. E indicam que a tradição que se desenvolve na América Latina guarda muita relação com os primórdios dos estudos de recepção desenvolvidos pelo Centro de Estudos Culturais da Escola de Birmingham (CCCS – *Centre for Contemporary Cultural Studies*) e pelos autores entendidos como fundadores desta perspectiva de estudo: Raymond Williams, Edward Thompson, Richard Hoggart e, posteriormente, Stuart Hall.

Uma das principais relações entre a tradição latino-americana e os precursores britânicos está nos conceitos-chaves para entendimento de que o processo de comunicação não pode entender a recepção como finalidade, mas como parte de um processo em que a comunicação interage com a cultura. Esses conceitos que identificam os estudiosos latino-americanos com os britânicos são os conceitos de cultura, classes sociais e hegemonia. Williams (1994, p. 14) trabalha com uma noção ampliada de cultura, dando-a um sentido cotidiano e histórico, marcado pela luta de classes e trabalha com o conceito de convergência entre diversos fatores que compõem a cultura¹¹⁷.

Thompson (1987) desenvolveu pesquisas etnográficas junto à classe operária inglesa, analisando, por exemplo, como a forma de alfabetização desta classe, sob a ideia de que a condição de classe promovia um embate de interesses e a construção de modos de vida particulares, poderiam promover reações em favor das mudanças sociais.

produzem concepções inovadoras sobre as relações de comunicação e o poder das mídias (Ortiz, 1988; García Canclini, 1995; Martín-Barbero, 1997). No Brasil, desenvolve-se daí toda uma linhagem de trabalhos chamados fundadores dos estudos de recepção (Escosteguy e Jacks, 2005; Fígaro e Grohmann, 2014)”.

¹¹⁶ JACKS (1999, p. 44) fez uma sistematização das correntes de pesquisa desenvolvidas entre os estudiosos latino-americanos de recepção. Essas correntes, segundo a autora, se distinguem pelas suas abordagens teórico-metodológicas e temáticas. “Destacam-se as correntes conhecidas como Consumo Cultural, desenvolvida por Néstor García Canclini; Frentes Culturais, coordenada por Jorge González no Programa de Estudios sobre las Culturas Contemporáneas (Colima/México); Recepção Ativa, desenvolvida no Centro de Indagación y Expresión Cultural y Artística (CENECA/ Chile) sob a coordenação de Valério Fuenzalida e María Elena Hermosilla; Uso Social dos Meios, concebida por Jesús Martín-Barbero; e Enfoque Integral da Audiência, proposta teórico-metodológica de Guillermo Orozco, desenvolvida no Programa Institucional de Investigación en Comunicación y Prácticas Sociales (Universidad Iberoamericana, México)”.

¹¹⁷ Esta abordagem de Williams guarda relação com as reflexões críticas do autor sobre algumas abordagens marxistas que, de seu ponto de vista, conferem certa relação mecânica entre os conceitos marxistas de estrutura e superestrutura. Esta reflexão crítica permeou toda sua produção teórica, mas foi trabalhada de forma mais direta em artigo que foi publicado pela primeira vez em 1973, na revista *New Left Review*, uma reconhecida publicação da esquerda marxista britânica. O artigo teve tradução e publicação em diversas revistas, dentre as quais na Revista USP, em 2005, aquele pela qual tivemos acesso ao artigo, com tradução de Bianca Ribeiro Manfrini e revisão de Maria Elisa Cevalco.

Richard Hoggart foi o primeiro dirigente do Centro de Estudos de Birmingham; suas investigações centravam-se nas “práticas de resistência de subculturas e de análise dos meios massivos, identificando seu papel central na direção da sociedade” (Escosteguy, 2010, p. 29). Todas essas pesquisas e reflexões teóricas dos britânicos eram marcadas pela influência do materialismo histórico dialético e pela influência de Gramsci, particularmente de seus conceitos de ideologia, hegemonia e classes subalternas. (WHITE, 1998 e FIGARO e GROHMANN, 2017).

Há um debate atual, importante mencionar, sobre a validade do conceito de recepção. Este debate não corresponde à discussão indicada em nota por White (1998), mas sim a uma discussão mais recente, surgida nas atuais primeiras décadas do século XXI, em função das inovações tecnológicas que a comunicação viveu do início dos anos 2000 em diante, particularmente em função do advento da internet como meio de comunicação que se estabeleceu e reconfigurou toda a relação da sociedade e, portanto, dos sujeitos, com os meios de comunicação.

Não alcançaremos aqui a análise crítica dos termos alternativos, que residem na ideia de considerar a capacidade de participação e interação promovidas pela reconfiguração tecnológica e comunicacional estabelecida pela internet. Valemos-nos, portanto, da opinião crítica indicada por Figaro e Grohmann (2017) de que o advento da internet, de fato, estabelece relações distintas do receptor dentro do processo da comunicação, mas as mudanças residem no *meio* de comunicação, no instrumento através do qual o processo comunicacional se estabelece e não na localização de que o receptor precisa ser entendido como parte fundamental do processo, e que as mediações culturais, sociais e políticas e seus contextos devem ser parte da análise do processo de recepção. Por isso, os autores entendem que o conceito de recepção ainda é válido. Passaremos agora a tratar, de forma mais específica, a contribuição deste campo de pesquisa ao nosso estudo. Com essas contribuições, encerramos nossa análise dos dados.

3.4.2 – A recepção das notícias sobre as greves metroviárias pelos usuários do Metrô

Quando apresentamos os dados obtidos através do nosso *survey* relativos à percepção dos usuários do Metrô sobre a forma como as notícias sobre as greves são anunciadas, já indicamos como o conceito de Williams sobre o determinismo tecnológico nos auxilia a compreender porque os usuários do Metrô manifestaram apoio

significativo à realização das greves, a despeito da força e do caráter francamente contrário da imprensa comercial, em especial a veiculada pela televisão. Indicamos que o autor discorda das visões que entendem que a televisão exerce um efeito causal sobre as percepções e o comportamento humano, porque, em sua visão, os elementos da construção do pensamento, da percepção e da consciência são determinados por uma série de outros fatores, relacionados à experiência histórica, às relações sociais, ao lugar dos receptores no processo de produção, etc.

No entanto, não ignoramos – e entendemos que os estudos de recepção também não o fazem – a força existente na imprensa como instituição social para constituição de opiniões públicas majoritárias. Dessa forma, trazemos novamente na tabela abaixo (31) os dados relativos à forma como os usuários buscam informações sobre as greves, mas agora mapeados pelos grupos de opinião que definimos de acordo com as opiniões sobre as greves – Grupo A: considera as greves totalmente certas; Grupo B: considera as greves parcialmente certas; Grupo C: considera as greves parcialmente erradas; Grupo D: considera as greves totalmente erradas; Grupo E: não tem opinião sobre as greves. Antes de reproduzir a tabela, retomamos a lembrança ao leitor de que os grupos de opinião possuem tamanhos distintos (Grupo A: 30,4%; Grupo B: 30,4%; Grupo C: 6,1%; Grupo D: 6,1%; Grupo E: 26,9%;) e que os percentuais de cada grupo demonstrados na tabela são relativos ao total do grupo.

Tabela 31: Busca de informações sobre as greves metroviárias por grupos de opinião

| Fonte de informações sobre as greves (%) | Amostra total (%) | GRUPO A (%) | GRUPO B (%) | GRUPO C (%) | GRUPO D (%) | GRUPO E (%) |
|---|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Jornais de notícias TV | 46,5 | 31,57 | 65,26 | 47,36 | 47,36 | 41,66 |
| Jornais impressos de notícias | 8 | 6,31 | 9,47 | 15,78 | 10,52 | 5,95 |
| Redes Sociais oficiais do Metrô | 28,2 | 15,78 | 47,36 | 47,36 | 15,78 | 19,04 |
| Rádio | 7,1 | 4,21 | 12,63 | 5,26 | 15,78 | 2,38 |
| Redes Sociais oficiais do Sind. dos Metrov. | 13,5 | 9,47 | 22,10 | 26,31 | 10,52 | 5,95 |
| Carta Aberta à População | 2,2 | 5,26 | 2,10 | 0 | 0 | 0 |
| Vizinhos ou amigos | 7,4 | 9,47 | 7,36 | 10,52 | 0 | 5,95 |
| Não procuro notícias | 5,4 | 2,10 | 3,15 | 10,52 | 10,52 | 9,52 |
| Internet | 36,9 | 65,26 | 12,63 | 10,52 | 42,10 | 36,90 |

1) Esta questão foi múltipla, por isso, não colocamos a linha do total

2) GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Na tabela 32 (abaixo), reproduzimos os resultados referentes ao cruzamento dos dados sobre a percepção sobre as notícias e a opinião sobre as greves.

Tabela 32: Percepção das notícias sobre as greves por grupos de opinião

| O que acha sobre as notícias das greves (%) | Amostra total (%) | GRUPO A (%) | GRUPO B (%) | GRUPO C (%) | GRUPO D (%) | GRUPO E (%) |
|--|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Parciais, favorecem o lado do governador. | 23,7 | 25,26 | 28,42 | 42,1 | 15,78 | 14,28 |
| Parciais, favorecem o lado dos func. do metrô. | 16,7 | 21,05 | 12,63 | 21,05 | 31,57 | 11,90 |
| Imparciais, não favorecem nenhum dos lados. | 31,7 | 29,47 | 44,21 | 26,31 | 47,36 | 17,85 |
| Não sei. | 27,6 | 24,21 | 14,73 | 10,52 | 5,26 | 54,76 |
| Não respondeu | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,19 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Consideremos, inicialmente, os grupos A e B que possuem o mesmo tamanho. Nota-se uma grande distinção da quantidade de pessoas que se informa através dos noticiários televisivos: 31% do grupo A se informam pelos noticiários televisivos e 65% do grupo B utilizam esse mesmo canal para se informar. Nota-se também, entre os mesmos grupos, uma grande diferença sobre a consideração da imparcialidade das notícias: 29% do grupo A consideraram que são imparciais, ao passo que 44% do grupo B têm esta opinião sobre as notícias. O grupo B relativiza mais o apoio às greves, as considera parcialmente corretas. Na caracterização que fizemos sobre este grupo, mencionamos que ele reconhece o direito de lutar, mas não entende que qualquer motivo justifica as greves. Essa caracterização é distinta do grupo A, em que as opiniões parecem ser guiadas pelo convencimento do direito de lutar, por consideram as greves totalmente certas e quase todos os motivos para deflagração de uma greve são considerados muito legítimos por este grupo.

Além dos elementos de caracterização econômica e política dos grupos A e B, é necessário incorporar a forma como recebem e absorvem as notícias sobre as greves. A distinção entre os canais de informação de cada grupo, assim como a distinção que possuem sobre o caráter das notícias nos parecem ser mais um fator explicativo do deslocamento da opinião de quem considera as greves totalmente corretas para a opinião de quem as considera parcialmente corretas. Portanto, esta tabela comparativa nos permite compreender que a imprensa tem poder de influência sobre a constituição da

opinião dos usuários. Mas, isso não determinou que o grupo B fosse um grupo que repudia essas ações. E entendemos que os estudos de recepção nos dão recursos para compreender os motivos disso. Isto porque nossas conclusões fundamentais assentam esses resultados na legitimidade histórica que é conferida pela classe trabalhadora brasileira à luta por direitos e entendemos que buscar as respostas no contexto histórico, político e social é um exercício totalmente operado pela lógica dos estudos de recepção anteriormente demonstrada.

Também do ponto de vista daqueles que não dão legitimidade para as lutas dos trabalhadores do Metrô, o conceito de mediações (MARTIN-BARBERO, 1992), que significa o lugar – o contexto histórico-político, o espaço geográfico, as práticas culturais, as relações sociais – onde a comunicação é realizada, nos auxilia a compreender as motivações de se conferir pouca legitimidade (ou apoio) para as greves que investigamos, porque percebemos que a falta de intimidade e experiência com o exercício do direito de greve e a configuração de relações de trabalho mais precárias também foram fatores mediadores da percepção dos usuários sobre as greves.

Nesse sentido, é nítido que os estudos de recepção possuem um caráter interdisciplinar com os recursos mobilizados pelas Ciências Sociais. As pesquisas desenvolvidas por Figaro (1999, 2005, 2009, 2010, 2014) possuem interdisciplinaridade particularmente com a Sociologia do Trabalho, na medida em que a autora mobiliza conceitos e recursos metodológicos para pensar o mundo do trabalho como mediação das relações de comunicação. Para Figaro e Grohmann (2014), o conceito de classe social é um conceito fundamental para estudar a comunicação. Segundo os autores (2014, p. 64-65), este conceito tem sido abandonado por diversas perspectivas de pesquisa da área da comunicação e, quando o utilizam, muitas vezes o fazem de modo a associar classe social apenas ao critério econômico, de capacidade de consumo. Para Figaro e Grohmann, isso está relacionado à falta de diálogo dessas pesquisas com a sociologia, a ciência política e a economia.

Figaro (1999) desenvolveu uma pesquisa junto aos trabalhadores metalúrgicos de uma grande empresa da região do ABC Paulista valendo-se da importância do conceito de classe social e da perspectiva de que “os estudos de recepção podem contribuir, ao considerarem as classes sociais como categoria de análise, tendo-as na dimensão de sua complexidade, lugar social de produção de sentido, de pontos de vista” (FIGARO, 2014, p. 67). Neste estudo, a autora aliou a pesquisa quantitativa à abordagem qualitativa para compreender como se dava o processo de recepção dos trabalhadores

em relação aos produtos culturais produzidos e veiculados pela grande mídia e em relação às formas de comunicação da empresa com os trabalhadores e do sindicato com os trabalhadores. Dentre suas conclusões, está o fato de que a recepção tem como mediação fundamental a experiência de sociabilidade no mundo do trabalho, uma vez que o acesso dos trabalhadores aos discursos que circulam neste ambiente “se apresentam como constituidores de um ponto de vista diferenciado” (FIGARO, 1999, p. 21) e capacita, segundo a autora, a constituição de um ponto de vista crítico, ou seja, de um receptor mais exigente.

Há dois recursos da abordagem teórico-metodológica dos estudos de recepção que não conseguimos explorar. O primeiro deles é a abordagem qualitativa, que foi inviabilizada pelo advento da pandemia do novo coronavírus. Para além da dificuldade de deslocamento e de exercer a pesquisa em um ambiente de forte risco de contaminação, como são os meios de transporte – e, portanto, também o Metrô – a pandemia configurou um ambiente distinto daquele onde realizamos a abordagem quantitativa. Além da mudança na quantidade de usuários do sistema, o fato de a pandemia não existir em novembro/dezembro de 2019, quando realizamos o *survey*, fez com que ela não fosse um elemento de reflexão das entrevistas. Essa mudança de cenário nos fez recuar em relação à abordagem qualitativa, mas é importante reconhecermos que ela nos daria mais elementos para refletir a percepção sobre as greves.

O segundo recurso que pouco exploramos foi a relação entre os sistemas de valores da comunicação do sindicato e o sistema de valores da comunicação da imprensa comercial e do próprio Metrô junto aos usuários. De alguma forma, fizemos isso ao indagarmos a opinião dos usuários sobre a forma como o sindicato divulga suas greves, ou ao indagarmos os motivos pelos quais os usuários julgariam que as greves são justas. Mas, isso não se deu sob o suporte metodológico dos estudos de recepção. Tivemos contato com esta teoria antes de elaborarmos o questionário. O primeiro contato foi com as reflexões teóricas e analíticas de Williams, que nos orientaram para a interpretação das repostas e não para os recursos a serem explorados no questionário.

Acreditamos, porém, que o conjunto de dados que mobilizamos, e algumas inter-relações encontradas, nos deram subsídios para interpretar a opinião dos usuários sobre as greves de modo distinto ao da imprensa comercial e do poder público. Igualmente, nos permitiu uma análise mais qualificada do que as simples ideias de que “a população

apoia” ou a “população não apoia”, fugindo do senso comum que atribui à forma como a imprensa noticia as greves todo o caráter da recepção dos usuários.

Entendemos também que nossa pesquisa mobilizou recursos para pensar a necessidade de maior exploração dos estudos de recepção no que se refere aos trabalhos que são desfrutados como serviços, como é o caso do serviço metroviário. É válido e necessário mencionar que, por pertencer ao campo da comunicação, os estudos de recepção se concentram nos efeitos dos meios de comunicação e de seus produtos sobre o receptor, o que nos levou a concentrarmos nossas análises a partir dos dados que obtivemos em relação à imprensa. Neste sentido estrito, a realização das greves não se trata de uma produção cultural que visa a informação ou o entretenimento. Trata-se de um conflito trabalhista que, em função da característica do trabalho metroviário, acaba envolvendo os usuários deste serviço e, se pensarmos a comunicação em um sentido mais amplo, trata-se de um conflito que se comunica com quase quatro milhões de pessoas. Neste sentido, cabe-nos pensar no desenvolvimento de um campo de estudos que aprofunde a interdisciplinaridade da Sociologia do Trabalho, particularmente dos trabalhos que estudaram e estudam os serviços, com os estudos de recepção. Destacamos este tema para desenvolver no tópico final deste capítulo.

3.4.3 - Podemos falar de uma “sociologia da recepção dos serviços”?

A interdisciplinaridade entre os estudos de recepção e a sociologia fez com que também se desenvolvessem “sociologias da recepção” que investigaram o impacto de produtos culturais e teorias em determinados contextos e suas formas de recepção. Sapiro (2014) desenvolve o tema da *Sociologia da Recepção* a partir de uma reflexão sobre a Sociologia da Literatura. Esta reflexão mobiliza os recursos conceituais e metodológicos dos estudos de recepção, como o de mediação, que leva em conta diversos fatores que expliquem o contexto da produção cultural e o contexto de recepção desta produção. Com este exemplo, queremos indicar que o desenvolvimento da Sociologia da Recepção se deu a partir dos objetos de estudo próprios dos estudos de recepção ou dos estudos culturais.

Sugerimos acima que as greves dos trabalhadores do Metrô são conflitos que, pela característica do trabalho, estabelecem uma comunicação com os usuários do serviço. No entanto, destaca-se que a atividade fundamental que promove esta comunicação é a própria atividade do trabalho. E a abordagem de que trabalhos como o metroviário estabelecem relações ou comunicações não é nova, porém é pouco recorrente. Durand

(2011), com base nos trabalhos de Gadrey (2000) e Joseph (1998) descreve que as relações de serviços têm três dimensões: a técnica, a contratual e a de sociabilidade, de modo que essas dimensões demonstram a distinção dos produtos dos serviços em relação aos bens tangíveis e elucidam que a relação de serviços só se dá com a presença de mais de um agente, ou seja, o trabalho metroviário, por exemplo, só se materializa na medida em que transporta pessoas. Por isso, Durand (2011, p. 197) afirma que o serviço pode ser definido como uma espécie de comunicação.

Neste sentido, e considerando o lugar que o setor de serviços tem tomado com o avanço da “era digital-informacional do capitalismo”, é válido dizer que novas interações tem se desenvolvido entre os trabalhadores dos serviços e os usuários – ou clientes ou consumidores. A busca pela “satisfação do cliente” tem sido uma preocupação do capital, promovendo formas de exploração que ampliam “as formas mais complexificadas de estranhamento e alienação contemporânea do trabalho” (ANTUNES e BRAGA, 2009, p. 10). Entendemos ser válido que essas novas formas de interação sejam objetos de estudo da sociologia, mediante os recursos que os estudos de recepção proporcionam. Pois, a ideia de que a satisfação do “cliente” depende da agressividade das relações de trabalho é questionável.

Considerações finais

No final de década de 1990, uma greve de trabalhadores de serviços de limpeza dos prédios comerciais do centro de Los Angeles, nos Estados Unidos, desenvolveu uma campanha chamada “Justiça para os Faxineiros”, que lutava por melhores condições de trabalho e melhores salários. Esta campanha se alastrou por outras dezenas de cidades, como Baltimore, que viveu também uma intensa mobilização traduzida na campanha por renda mínima. Essas ações ocorreram em um período em que as agitações e mobilizações trabalhistas nos Estados Unidos atingiam os níveis mais baixos de sua história (SILVER, 2005, p. 112-113).

Uma das coisas que chama atenção nessa experiência foi o fato de que os protagonistas dessas ações foram trabalhadores extremamente precarizados, na sua grande maioria mulheres e imigrantes, com relações de trabalho marcadas por alta rotatividade, frágil poder de associação, pois os postos de trabalho eram espalhados por vários lugares da cidade, e um serviço muito pouco especializado. Todos esses fatores consolidam um frágil poder de barganha por parte desta categoria de trabalhadores.

Mas, este movimento deu muito certo, obteve conquistas significativas e teve muita repercussão. Um dos motivos pelos quais Silver (2005) explica a força deste processo está relacionado às estratégias construídas para driblar o frágil poder de associação e o frágil poder de barganha desses trabalhadores: “as campanhas incluíram uma grande reavaliação do modelo de organização existente, focado no local de trabalho, e uma mudança para um novo modelo de organização, mais focado na comunidade.” (SILVER, 2005, p. 113).

A problemática que regeu nossa pesquisa corresponde aos desafios que possui o movimento sindical dos setores de trabalhadores mais organizados, com maior poder de barganha, para articular suas lutas com setores que tem menor capacidade de organização e associação. E buscamos refletir sobre isso por meio da investigação de uma relação particular: a dos usuários do Metrô de São Paulo com as greves dos seus trabalhadores.

No capítulo 1 desta dissertação, pudemos demonstrar que a categoria sobre a qual nos debruçamos ao longo desta pesquisa possui, pela sua história, pela sua localização no processo de produção e reprodução do capital, pela sua presença na área urbana na maior cidade do país e pela sua movimentação partidária regular, um poder de barganha

e uma capacidade de organização política superior aos de outros setores de trabalhadores. Esse poder proveu aos trabalhadores do Metrô um nível de proteção social que destoa das condições da maior parte da classe trabalhadora que utiliza os serviços metroviários.

Ainda que o serviço metroviário esteja vivendo processos acelerados de precarização do trabalho e privatização do serviço – o que, concluímos, leva a piora nas condições econômicas e políticas dos trabalhadores do Metrô –, a categoria metroviária ainda possui um padrão de conquistas econômicas e políticas distintos da maior parte da classe trabalhadora paulistana.

Também chegamos à conclusão de que o Estado e a imprensa comercial aproveitam-se dessas diferenças para desmoralizar os movimentos paredistas dos trabalhadores do Metrô. O principal agente que enfrenta o movimento reivindicatório dos metroviários – o governo do estado de São Paulo – explora as diferenças econômicas entre os metroviários e o conjunto da população, estabelecendo comparações entre as reivindicações dos trabalhadores do Metrô e as condições de emprego e de salários da população que utiliza o serviço. Além disso, tenta atribuir às greves metroviárias o objetivo único de prejudicar os usuários do serviço. A imprensa comercial reproduz um discurso sobre as greves baseado na percepção individual e imediata dos usuários que não conseguem utilizar o serviço e favorece apenas a divulgação das opiniões do governo do estado de São Paulo e da direção do Metrô.

A característica do trabalho metroviário, que só se realiza com a interação com seu público usuário, combinada com esta ação do governo do estado, configura a opinião dos usuários do Metrô sobre as greves um importante fator político no desenvolvimento desses conflitos. Tentamos demonstrar, ainda no capítulo 1, que os discursos contrários desenvolvidos em relação às greves metroviárias revelam a dimensão estratégica dos conflitos que envolvem os trabalhadores de transporte urbano metroviário, uma vez que se trata de um ofício que cumpre um papel fundamental na produção do valor, pois a essência desta atividade é o transporte de força de trabalho, uma mercadoria fundamental para a produção e reprodução do capital.

No capítulo 2, demonstramos, por meio da apresentação dos resultados do *survey* que aplicamos sobre os usuários do Metrô, as principais características sociais, econômicas e políticas dessa força de trabalho, assim como as opiniões dos usuários dos serviços em relação às greves metroviárias. O que se demonstrou com as mais de 300 entrevistas que fizemos é que as greves realizadas em um serviço com o porte do

serviço metroviário paulistano, que incide sobre a dinâmica de toda a cidade, e que recebe muita atenção da sociedade quando ela é realizada, podem ser bem vistas e apoiadas, a despeito da ausência do serviço acarretar muitas dificuldades para parte expressiva da população. E a despeito, também, da ofensiva midiática que sempre ocorre sobre essas greves.

Trabalhamos com a premissa de que os usuários do Metrô são parte da força de trabalho paulistana por dois motivos. O primeiro foi porque já havia indicações da composição social dos usuários do serviço por meio de pesquisas anteriormente realizadas. Uma delas é a do Instituto Locomotiva, do ano de 2016, que serviu de referência para análise dos dados levantados. O outro motivo para trabalharmos com essa premissa é a concepção teórica com a qual trabalhamos que permite a definição de quem pertence à classe trabalhadora. Essa concepção corresponde ao conjunto de trabalhadores produtivos e aos assalariados improdutivos, conformando como classe trabalhadora um coletivo amplo, diverso, heterogêneo, complexo, fragmentado, que se caracteriza pela necessidade de vender sua força de trabalho como mercadoria para sobreviver (ANTUNES, 2018).

A premissa de que os usuários do Metrô são parte da força de trabalho paulistana foi confirmada pela nossa pesquisa de campo. Nosso *survey* captou a existência de um público usuário do Metrô que possui características demográficas, econômicas e políticas parecidas com as características da população em geral: um público marcado por relações de trabalho precárias, com baixos salários, pouca experiência política e sindical, mais feminino, mais negro, mais jovem e que combina trabalho e estudo.

A apresentação do nosso *survey*, feita no capítulo 2, também nos permitiu concluir que os efeitos que o esforço da imprensa e do poder público de enfatizar as diferenças de condições econômicas e de sugerir que os metroviários prejudicam a população não tem impacto absoluto nas opiniões dos usuários. Encontramos um universo de trabalhadores que majoritariamente concorda com a realização de greves nos serviços metroviários, a despeito de sua inexperiência política e sindical e também a despeito das diferenças econômicas e sociais que possuem em relação aos trabalhadores do Metrô.

No capítulo 3, buscamos demonstrar como as características econômicas, sociais e políticas interferem na percepção das greves, através do cruzamento de dados do *survey*. Os resultados apresentados fortaleceram a ideia de que o pertencimento à classe trabalhadora não pressupõe o apoio automático às ações coletivas de parte dessa classe. Encontramos, entre nossos entrevistados, trabalhadores que reproduzem os discursos da

imprensa comercial e do Estado. No entanto, o que imperou entre as respostas foi uma característica importante da consciência do proletariado brasileiro, que Braga (2015) denominou como “a consciência do direito a ter direitos”.

Entendemos que as manifestações de apoio às greves dos metroviários, assim como as manifestações parciais de apoio, encontradas pelo nosso *survey* refletem a existência de uma consciência histórica crítica à exploração do trabalho e à precariedade que marcam as relações de trabalho no Brasil. Também refletem os impactos da atual ofensiva legislativa sobre os direitos trabalhistas, que cria um ambiente de rebaixamento das expectativas por direitos econômicos, políticos e sociais. As respostas ao nosso questionário e as distintas características dos grupos de opinião que encontramos entre os usuários do Metrô também revelam, como avalia Mattos (2019), que as condições objetivas de exploração dos trabalhadores não são idênticas e que, portanto, as identificações coletivas de sua consciência não trabalham sempre de forma convergente.

Trabalhamos com a hipótese de que a forma como os usuários do metrô tenderiam a opinar sobre as greves metroviárias estaria relacionada à sua condição de classe, às suas experiências sindicais e políticas, à visão social sobre as greves historicamente determinada no Brasil, à forma como recebem as notícias das greves e às diferentes conjunturas políticas e sociais. Entendemos que essa hipótese se confirmou, pois mesmo quando não havia identidade do entrevistado com as condições econômicas e políticas dos metroviários, outros elementos contribuíram para a manifestação de apoio às greves. E quando o entrevistado não manifestava apoio às greves, encontramos explicações que giravam em torno dos elementos apontados na nossa hipótese, como a inexperiência sindical e política promovida por uma localização informal ou precária no mercado de trabalho.

Consideramos também como hipótese que o nível de precarização e de acesso a direitos trabalhistas e sociais dos usuários do Metrô poderia distanciar-los ou aproximá-los do apoio a greves com demandas entendidas como mais corporativas. Apesar de termos visto que os motivos vinculados a demandas gerais dos usuários do serviço eram muito aceitos pelos nossos entrevistados, a “luta pela manutenção dos direitos”, uma demanda que pode ser enquadrada como demanda corporativa, foi o segundo motivo de apoio mais citado, perdendo apenas “para melhorar o serviço”. Com isso, entendemos que nossa hipótese de que greves por motivos mais restritos aos trabalhadores do Metrô não teriam apoio dos usuários foi parcialmente confirmada, pois, por um lado, estava correta a ideia de que as demandas gerais teriam mais audiência entre os usuários –

afinal, além da “melhoria do serviço”, os motivos “contra o aumento da passagem” e “contra o assédio sexual nos trens” também foram muito citados. Mas, por outro lado, essa hipótese não levou em consideração a legitimação histórica que o proletariado brasileiro confere à luta por direitos.

Acreditamos que nosso exercício investigativo suscita o desenvolvimento de dois outros temas de pesquisa, que não alcançamos e nem nos propusemos alcançar, mas que podem ser desenvolvidos por pesquisas futuras a partir da nossa. O primeiro deles corresponde ao aprofundamento da relação entre a Sociologia do Trabalho e os estudos de recepção, mais particularmente dos estudos desenvolvidos pela Sociologia do Trabalho acerca do setor de serviços e os instrumentais teórico-metodológicos mobilizados pelos estudos de recepção. Como Durand (2011), entendemos que os trabalhos que são desfrutados como serviços estabelecem uma forma de comunicação entre quem exerce esse trabalho e quem desfruta da utilização do serviço. Essa relação é explorada pelo capital da seguinte forma: esgotamento dos trabalhadores que fornecem o serviço, com a exigência de produtividade no atendimento às demandas dos usuários e transformação desses trabalhadores como os responsáveis pela “insatisfação do cliente”.

Os conflitos da relação entre trabalhadores e usuários constituem-se um obstáculo para apontar os devidos responsáveis pela ineficiência do serviço ao usuário e pela sobrecarga estressante daqueles que lidam diretamente com os usuários. Além disso, a maior parte das relações estabelecidas entre trabalhadores e usuários – ou clientes ou consumidores – são relações entre trabalhadores, como é o caso dos usuários do Metrô em relação aos metroviários e os conflitos dessa relação podem constituir-se obstáculos para a unidade política da classe trabalhadora.

O outro tema que nossa pesquisa suscita é aquele relacionado à reflexão sobre a estrutura sindical brasileira, este já muito presente entre as pesquisas da Sociologia e da Ciência Política. Entendemos que ficou demonstrado com nossa pesquisa que a capacidade que as greves dos metroviários possuem de receber apoio da população pode aumentar na medida em que as greves apresentem reivindicações que extrapolem as demandas restritas aos trabalhadores do Metrô. Do ponto de vista jurídico formal, o sindicato de qualquer categoria não tem poderes de negociar e pleitear demandas que não digam respeito estrito aos acordos coletivos dos trabalhadores que os sindicatos representam. Essa estrutura de organização dos sindicatos é herança do período político e econômico em que se deu o surgimento dessas entidades no Brasil, na década de 1930, marcado pelo o que os estudiosos do movimento sindical brasileiro chamam de

sindicalismo corporativo de Estado. Segundo Boito Jr. (1999, p. 26), “esse corporativismo segmenta as classes trabalhadoras em categorias profissionais legalmente definidas representadas por um sindicato único oficial com poder de tributação delegado pelo Estado”.

É verdade que, desde então, o movimento sindical brasileiro passou por muitas transformações, como o já destacado ciclo de greves do período do final da década de 1970 e início dos anos de 1980. Mas, é fato também que essa estrutura se manteve presente, tanto do ponto de vista formal e jurídico – como a manutenção da outorga da carta sindical pelo Estado em regime de sindicato único – quanto do ponto de vista do conteúdo das reivindicações. Boito (1999) destaca que as principais correntes políticas que surgiram no ascenso das lutas sindicais dos finais dos anos de 1970, apesar de corresponderem a um período de novo caráter do sindicalismo brasileiro – o sindicalismo de confronto – reproduziam a lógica do corporativismo com a atenção a reivindicações restritas às demandas de suas categorias. Mas, o autor também reconhece que o contexto político da ditadura militar, que proporcionou a perseguição e prisão de vários líderes sindicais, acabou por vincular esse novo sindicalismo a lutas mais abrangentes do que as restritas às segmentações por categoria. O período áureo desse voo do sindicalismo para disputas políticas mais amplas teria sido a luta contra a ditadura.

Dessa reflexão decorre que, mesmo em período de forte movimentação trabalhista e mesmo com essa movimentação trabalhista tendo um caráter político, a pressão da estrutura sindical corporativa do país ainda se exerceu. Entendemos que da mesma forma que a histórica precarização do trabalho no Brasil forjou uma consciência que legitima a luta por direitos, também a histórica forma de organização sindical forjou uma consciência de luta sindical restrita, particularmente entre aqueles setores de trabalhadores que podem utilizar os sindicatos como instrumentos efetivos de suas lutas. Parece-nos que a pressão da estrutura sindical corporativa se potencializa em um cenário de forte ofensiva sobre os direitos trabalhistas e de forte fragmentação e heterogeneidade da classe trabalhadora, como é o atual.

Considerando esta reflexão, entendemos que existem desafios específicos do movimento sindical mais organizado e mais atuante como é o caso da organização dos metroviários. Entendemos que o processo estrutural de precarização das condições de trabalho na empresa pública Metrô – que acompanha a dinâmica mais geral da precarização do trabalho no Brasil, da privatização das empresas públicas e da

privatização da mobilidade urbana – já impacta o poder de barganha e de associação dos trabalhadores do Metrô. Mesmo que esses poderes os tenha colocado em condições de proteção social e acesso a direitos superiores à regra do que ocorre com o proletariado brasileiro, a manutenção de suas conquistas no atual contexto tem se apresentado cada vez mais difícil. Além disso, o fortalecimento do poder de barganha dos metroviários pode ter um efeito que atinja muito mais trabalhadores além daqueles que são os atores das greves estudadas e investigadas na presente pesquisa.

Não pretendemos apontar conclusões normativas para os agentes sociais que fazem as greves do Metrô acontecer. Mas aqui indico novamente – agora permito-me escrever em primeira pessoa – que faço parte deste coletivo de trabalhadores e estou na direção sindical deste coletivo. Por isso, permito-me apontar alguns desafios que não são para agentes externos ou distantes de mim. Compreendo que a ação grevista desta categoria é parte de uma resistência necessária aos avanços da precarização do trabalho e da privatização da mobilidade urbana na cidade de São Paulo e entendo que essas ações fortalecem também o enfrentamento às ameaças sobre o direito de greve e organização sindical como um todo.

Portanto, buscamos, por meio desta investigação, qualificar características dos usuários do Metrô de São Paulo de modo que nossos dados auxiliem na eficácia da ação sindical desta categoria. Entendemos que o que norteou as respostas ao nosso questionário foi a força da legitimidade da luta por direitos que segue presente na consciência da ampla e diversa classe trabalhadora brasileira. Mas, entendemos também que os anos recentes demonstram estarmos vivendo uma espécie de “queda de braço”: de um lado, busca-se consolidar um patamar extremamente rebaixado das condições de trabalho, que reduz as perspectivas da luta por direitos pela classe trabalhadora. De outro lado, existem as ações de categorias com um patamar de organização, e por consequência de proteção social, superior, que podem contribuir para reforçar a legitimação da luta por direitos sociais e elevar as perspectivas sociais e políticas da classe trabalhadora.

Para isso, parece-nos que as ações dos setores mais organizados do proletariado precisam levar em consideração a diversidade da força de trabalho e a disparidade das condições sociais. Não entendemos que essas considerações devam ter como propósito o rebaixamento de suas reivindicações, ao contrário, entendemos que levar em consideração a diversidade social e política da classe trabalhadora é um movimento em favor de lutas que transcendam a realidade corporativa das categorias e setores do

proletariado que – minimamente – ainda conseguem estabelecer, através de sua organização coletiva, alguns limites para a destruição dos direitos sociais e para o avanço da precarização nas relações de trabalho.

Para este propósito, nos parece ser necessário lidar de modo crítico com o caráter historicamente corporativo das ações dos sindicatos. Em se tratando de uma categoria que atende pessoas, cujas ações coletivas interferem diretamente na vida da população trabalhadora que utiliza o serviço metroviário todos os dias para trabalhar, estudar e buscar lazer, isso nos parece ainda mais decisivo.

As Ciências Sociais desenvolveram um importante debate sobre a dimensão e o caráter da crise do sindicalismo brasileiro, através da análise das movimentações dos trabalhadores e de suas entidades de representação. Não compartilhamos da ideia de que o sindicalismo brasileiro viveu uma crise terminal (RODRIGUES, 2002) e que o instrumento sindicato perdeu sua validade como polo de organização das lutas e aglutinação dos trabalhadores. Mas, compartilhamos da ideia de que os sindicatos precisam reordenar suas estratégias de fortalecimento com base no reconhecimento de que uma ampla parcela da classe trabalhadora brasileira não corresponde a trabalhadores estáveis, com contratos de trabalho por tempo indeterminado, sob acordos coletivos extensos, que asseguram uma presença relativamente estável no mercado de trabalho formal. Para além deste desafio, é preciso reorientar a tendência apresentada, sobretudo a partir da década de 1990, de garantia dos direitos trabalhistas de um ponto de vista setorial e corporativo (ALVES, 2006) e, também, a tendência que colocou o sindicalismo de confronto como um último recurso (TRÓPIA, 2009).

Dimensionando esses desafios ao nosso objeto de pesquisa, as características do trabalho metroviário e as disputas impressas em suas ações grevistas demonstram como essas ações estão submetidas à opinião pública. E esta característica do trabalho metroviário também nos levou a reflexões sobre as interações promovidas pelas relações de serviços. Portanto, enxergamos desafios que residem no campo da produção científica, mas também no campo concreto do embate entre as classes sociais no campo sindical. E entendemos que esses desafios interagem. A demanda por um discurso mais universal, no sentido de ter interlocução com demandas de uma classe trabalhadora que não tem as mesmas características dos trabalhadores metroviários é urgente. E, particularmente em categorias de trabalho que se concretizam mediante uma relação de interação, nos parece mais decisivo.

A interdisciplinaridade dos Estudos de Recepção com a Sociologia do Trabalho nos pareceu ser um caminho que pode fortalecer o desenvolvimento e aperfeiçoamento do diálogo entre as demandas de uma categoria com alto grau de organização sindical e política, como os metroviários de São Paulo e as demandas dos usuários do serviço oferecido por este trabalho. Entendemos que a relação entre essas disciplinas podem auxiliar na interlocução das lutas de trabalhadores com maior proteção com as lutas de trabalhadores com as características do mundo do trabalho contemporâneo, cuja precariedade dos vínculos trabalhistas e a inexperiência política e sindical são as marcas fundamentais. Compreendemos que o estudo e a ação que visam esses desafios contribuem para ampliar os necessários laços de solidariedade de classe e para construir referência de uma atuação sindical, política e acadêmica mais global e ajude a sobrepor o poder de barganha do conjunto dos trabalhadores à ofensiva do capital.

Referências Bibliográficas

AGRESTI, Alan e FINLEY, Barbara. **Métodos estatísticos para as Ciências Sociais**. Porto Alegre: Penso, 2012.

ALVES, Giovanni. **O novo (e precário) mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo**. São Paulo: Boitempo, 2000.

_____. Trabalho e Sindicalismo no Brasil dos anos 2000: dilemas da era neoliberal. In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

_____. **Trabalho e Subjetividade: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório**. São Paulo: Boitempo, 2011.

ALVES, Maria Aparecida. Setor informal ou Trabalho informal? Uma abordagem crítica sobre o conceito de informalidade. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Unicamp, 2001.

ALVES, Maria Aparecida e TAVARES, Maria Augusta Tavares. A dupla face da informalidade do trabalho. In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do Mundo do Trabalho**. 10ª edição. São Paulo: Cortez, 2005.

_____. **Os Sentidos do Trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 6ª edição. São Paulo: Boitempo, 2003.

_____. A era da informatização e a época da informalização: riqueza e miséria do trabalho no Brasil. In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

_____. Construção e desconstrução da legislação social no Brasil. In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

_____. e POCHMANN, Marcio. A desconstrução do trabalho e a explosão do desemprego estrutural e da pobreza no Brasil. In: **Produção de pobreza e desigualdade na América Latina**. Porto Alegre: Tomo Editorial/CLACSO, 2007.

_____. A nova morfologia do trabalho e suas principais tendências. In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____ e DRUCK, Graça. A epidemia da Terceirização In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III**. São Paulo: Boitempo, 2014.

_____ **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

_____ e BRAGA, Ruy (orgs). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. São Paulo: Boitempo, 2009.

ARRUZZA, Cinzia; BHATTACHARYA, Tithi e FRASER, Nancy. **Feminismo para os 99%: um manifesto**. São Paulo: Boitempo, 2019.

BABBIE, Earl. **Métodos de Pesquisas de Survey**. 2ª edição. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2003.

BACCEGA, Maria Aparecida. Recepção: nova perspectiva nos estudos de comunicação. **Comunicação & Educação**, São Paulo, v. 12, p. 07-16, mai/ago 1998

BERTOLINO, Osvaldo. A história do Metrô e dos metroviários de São Paulo. Disponível em: <https://outroladodanoticia.com.br/2017/12/05/a-historia-do-metro-e-dos-metroviriarios-de-sao-paulo/>. Acesso em: 16/12/2020.

BOITO Jr., Armando. De volta para o novo corporativismo: a trajetória política do sindicalismo brasileiro. **São Paulo em perspectiva**, v.8 n. 3, 1994.

_____ e MARCELINO, Paula. Decline in Unions?: An Analysis of the New Wave of Strikes in Brazil. **Latin American Perspective**, v. 38, n. 5, p. 62-73, mai. 2011.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista**. São Paulo: Boitempo, 2012.

_____ **A pulsão plebeia: trabalho, precariedade e rebeliões sociais**. São Paulo: Alameda, 2015.

_____ **A rebeldia do precariado: trabalho e neoliberalismo no Sul global**. São Paulo: Boitempo, 2017.

BRUGNAGO, Fabrício e CHAIA, Vera. A nova polarização política nas eleições de 2014: radicalização ideológica da direita no mundo contemporâneo do Facebook. **Aurora**: revista de arte, mídia e política, São Paulo, v.7, n.21, p. 99-129, out.2014/jan.2015.

CATANI, Afrânio Mendes; HEY, Ana Paula e GILIOLI, Renato de Sousa Porto. PROUNI: democratização do acesso às Instituições de Ensino Superior? **Educ. rev.** [online], n.28, p.125-140, 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-40602006000200009>.

CAVALCANTE, Sávio. *Classes médias e modo de produção capitalista: um estudo a partir do debate marxista*. Tese (doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – Unicamp, 2012.

CAVALCANTI, L.; OLIVEIRA, T.; MACEDO, M. *Resumo Executivo. Relatório Anual 2018. Observatório das Migrações Internacionais*; Ministério do Trabalho/Conselho Nacional de Imigração e Coordenação Geral de Imigração. Brasília, DF: OBMigra, 2018.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 1998.

_____. **A gestão dos riscos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1987.

CASTRO, Newton de. *A privatização do setor de Transportes no Brasil*. **A privatização no Brasil**, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

CONSTANZO, Daniela. *Relações Público-Privadas no Metrô de São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP, 2016.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 13ª edição. São Paulo: Atlas, 2001.

DRUCK, Graça. **Terceirização: (des)fordizando a fábrica – um estudo do complexo petroquímico**. São Paulo: Boitempo, 1999.

_____. *A precarização social do trabalho no Brasil* In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. e FRANCO, Tânia. *A Terceirização no Brasil: velho e novo fenômeno*. **Laboreal**, v.4, n. 2, p. 01-21, nov. 2008.

DURAND, Jean-Pierre. *A refundação do trabalho no fluxo tensionado*. **Tempo social**, São Paulo, v.15 n.1, p. 139-158, abr. 2003.

_____. **La cadena invisible. Flujo tenso y servidumbre voluntaria**. 1ª edição. México, DF: Carta abierta el tiempo, 2011.

ESCOSTEGUY, Ana Carolina. *Bibliografia comentada: Estudos Culturais e recepção*. **Novos Olhares**, n. 4, 2º semestre, 1999.

_____. *Cartografias dos estudos culturais. Uma versão latino-americana*. Edição on-line. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

Cartografias-dos-estudos-culturais-Uma-versao-latino-americana

FAGNANI, Eduardo. Pobres Viajantes: Estado e transporte coletivo urbano Brasil - Grande São Paulo: 1964/84. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Unicamp, 1985.

FIGARO, Roseli. Estudo de Recepção: o mundo do trabalho como mediação da comunicação. Tese (doutorado) – Escola de Comunicação e Artes – USP, 1999.

_____ O mundo do trabalho e as organizações: abordagens discursivas e diferentes significados. **Organicom**, ano 05, n. 09, 2º semestre de 2008.

FIGARO, Roseli e GROHMANN, Rafael. O conceito de classe social em estudos de recepção brasileiros. **Revista Interamericana de Comunicação Midiática**, v. 13, n. 25, 2014.

_____ A recepção serve para pensar: um “lugar” de embates. **Palavra Clave**, vol. 20, n. 1, p. 142-161, mar. 2017.

FIGARO, Roseli. Contribuições de Maria Aparecida Baccega aos Estudos de Recepção. **Comunicação Mídia Consumo**, São Paulo, v. 17, n. 50, p. 399-426, set/dez 2020.

FONSECA, Francisco. Conservadorismo patronal da grande imprensa brasileira. **Opinião Publica** vol.9 nº 2 Campinas Oct. 2003.

GADREY, Jean. **Nova Economia, novo mito?** Lisboa: Instituto Piaget, 2000.

GALVÃO, Andrea. Sindicalismo e Neoliberalismo. In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

GALVÃO, Andrea; MARCELINO, Paula e TRÓPIA, Patrícia. **As bases sociais das novas Centrais Sindicais brasileiras**. Curitiba: Appris, 2015.

GALVÃO, Andrea e TATAGIBA, Luciana. Os protestos no Brasil em tempos de crise (2011-2016). **Opinião Publica**, Campinas, v.25, n.1, p. jan./abr. 2019. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-62762019000100063

GOYA, Denise Hideko; FIACADORI, Giuliana e SANTOS, Patrícia Dias. A polarização ideológica no twitter: um estudo sobre as redes de retweets durante as eleições presidenciais de 2018. VIII Congresso da Associação Brasileira de Pesquisadores em Comunicação e Política (VIII COMPOLÍTICA), Universidade de Brasília (UnB), de 15 a 17 de maio de 2019.

GOUNET, Thomas. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999.

GUIOT, André. A MP 936: espolição e morte. Disponível em: <https://esquerdaonline.com.br/2020/04/18/a-mp-936-espoliacao-morte/>. Acesso em 18/12/2020.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992

HELENE, Otaviano A. M. Evolução da escolaridade esperada no Brasil ao longo do século XX. **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v. 38, n. 1, p. 197-215, 2012.

ITANI, Alice. **Subterrâneos do Trabalho: imaginário tecnológico do cotidiano**. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 1997.

JACKS, Nilda. Tendências latino-americanas nos estudos da recepção. **Revista FAMECOS**, Porto Alegre, n. 5, nov 1996.

KELLSTEDT, Paul M.; WHITTEN, Guy D. Probabilidade e inferência estatística 2015. In: KELLSTEDT, Paul M.; WHITTEN, Guy D. **Fundamentos da Pesquisa em Ciência Política**, 2ª edição. São Paulo: Blucher, 2015.

KREIN, José Dari. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. *Tempo Social*, São Paulo, v.30, n.1, jan./abr. 2018. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-20702018000100077&script=sci_arttext

LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia Historia**, Belo Horizonte, v. 32, n. 59, p. 505-545, mai/ago. 2016.

LAZZARINI, Alvaro. Serviços Públicos nas relações de consumo. **Revista Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, 215, p. 143-150, jan/mar. 1999.

MAGALHÃES, Sérgio Renato da Silva. Os serviços na região metropolitana de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP, 2004.

MARTIN-BARBERO, J. **Dos meios às mediações. Comunicação, cultura e hegemonia**. Rio de Janeiro: Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.

MARCELINO, Paula. “As palavras e as coisas”: uma nota sobre a terminologia dos estudos contemporâneos de trabalho. **Mediações**, Londrina, v. 16, n.1, p. 55-70, jan./jun. 2011.

MARCELINO, Paula e CAVALCANTE, Sávio. Por uma definição de terceirização. *Caderno CRH*, Salvador, v.25, n.65, mai/ago. 2012. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-49792012000200010&script=sci_arttext&tlng=pt

MARCELINO, Paula. **Trabalhadores terceirizados e luta sindical**. Curitiba: Appris, 2013.

_____ Sindicalismo e neodesenvolvimentismo: analisando as greves entre 2003 e 2013 no Brasil. **Tempo Social**, São Paulo, v. 29, p. 201-227, 2017.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Contraponto Editora, 1997.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política, Livro I: o processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013

_____ **O Capital: Crítica da Economia Política, Livro II: o processo de circulação do capital**. São Paulo: Boitempo, 2014.

_____ **Capítulo VI Inédito de O Capital: Resultado do processo de produção imediata**. São Paulo: Ed. Moraes Ltda, 1969.

MATTOS, Marcelo Badaró. **A classe trabalhadora: de Marx ao nosso tempo**. São Paulo: Boitempo, 2019.

MEDITSCH, Eduardo. Jornalismo e construção social do acontecimento. In: BENETTI, Marcia.; FONSECA, Virginia (Orgs.) **Jornalismo e Acontecimento: mapeamentos críticos**. Florianópolis: Insular/Capes, 2010, p. 19-42.

MESZÁROS, István. Desemprego e Precarização: um grande desafio para a esquerda In: ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

NAVES, Marcio Bilharinho. Democracia e dominação de classe burguesa. **Crítica Marxista**, São Paulo, Xamã, v.1, n.4, p.58-66, 1997.

NERI, Marcelo. A nova classe média: lado brilhante da base da pirâmide. Rio de Janeiro: FGV, 2011.

NORONHA, Eduardo G. Greves e Estratégias Sindicais no Brasil. In: **O Mundo do Trabalho – crise e mudança no final do século**. Campinas: Editora Página Aberta, 1994.

_____. Ciclo de greves, transição política e estabilização: Brasil, 1978-2007. **Lua Nova**, São Paulo, v. 76, p. 119-168, 2009.

PACHI, F. F. Privatizar para tornar “público”: uma análise do discurso sobre a privatização das telecomunicações em jornais. Tese (doutorado) – Instituto de Estudos da Linguagem – Unicamp, 2008.

PAULANI, Leda Maria. Neoliberalismo e individualismo. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 13, p. 115-127, dez. 1999.

PEREIRA, Cacau. MP 936: A pandemia como escudo para a flexibilização radical dos direitos trabalhistas. Disponível em: <https://esquerdaonline.com.br/2020/04/04/mp-936->

a-pandemia-como-escudo-para-a-flexibilizacao-radical-dos-direitos-trabalhistas/,
04/04/20. Acesso em 18/12/2020.

PICCININ, Fabiana e SCHUSTER, Patrícia Regina. Os “espetaculares” conflitos capital versus trabalho: a greve e suas implicações nas narrativas televisivas. **Verso e Reverso**, XXV, n. 59, p. 92-99, maio/agosto 2011.

PINHEIRO, Armando Castelar e GIAMBIAGI, Fabio. A Privatização no Brasil: Os antecedentes macroeconômicos e a estrutura institucional da privatização no Brasil. 2000. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

POCHMANN, Marcio. Sindicalismo patronal brasileiro. **São Paulo em Perspectiva**, v.12, n. 1, p.104-117. São Paulo, 1998

_____ Desempregados no Brasil. ANTUNES, R. (Org.) **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

_____ **Nova Classe Média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira**, São Paulo: Boitempo Editorial, 2012.

_____ **O mito da grande classe média: capitalismo e estrutura social**. São Paulo: Boitempo, 2014.

RODRIGUES, Leôncio Martins. **Destino do sindicalismo**. São Paulo: Edusp/FAPESP, 2002.

ROLNIK, Raquel e KLINTOWITZ, Danielle. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados** v. 25, n. 71, p. 89-108, 2011.

ROSA, S. D. S.; SILVA, M.; GONÇALVES, M. A. A; SANTOS SILVA, C. e SANTOS, D. M; B. Copa do mundo 2014 – diferentes opiniões sobre as obras públicas. **Psicologia e Saber Social**, v. 3, n.1, p. 173-179, 2014.

SABOIA, João. Trabalho. **O Brasil em números**, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Rio de Janeiro, v. 28, 2020.

SAES, Décio. Classe média e políticas de classe (uma nota teórica). **Contraponto**, n. 2, 1977.

SILVER, Beverly J. **Forças do trabalho: movimentos trabalhistas e globalização desde 1870**. São Paulo: Boitempo, 2005.

SOUZA, Jessé. **A classe média no espelho**. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2018.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa**. São Paulo, Autêntica, 2013.

THOMPSON, E. P. A formação da classe operária inglesa. A árvore da liberdade. 3ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1987.

TRÓPIA, Patrícia Vieira. **Força Sindical: política e ideologia no sindicalismo brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

VILLAÇA, Flávio e ZIONI, Silvana. Os Transportes sobre trilhos na região metropolitana de São Paulo: O poder público acentuando a desigualdade. São Paulo, Curso de Monografias CBTU: A cidade nos trilhos, 2005, 73p.

_____. Rede de Transportes sobre trilho na região metropolitana de São Paulo. São Paulo: Fapesp, 2013.

WHITE, Robert A. Recepção: a abordagem dos estudos culturais. **Comunicação & Educação**, São Paulo, v. 12, p. 57-76, mai/ago 1998.

WILLIAMS, Raymond. **Sociología de la Cultura**. Buenos Aires: Ediciones Paidós Ibérica S.A., 1994.

_____. Base e superestrutura na teoria cultural marxista. Revista USP, São Paulo, n.65, p. 210-224, mar/mai 2005.

_____. **Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade**. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. **Televisão: tecnologia e forma cultural**. São Paulo: Boitempo, 2016.

Documentos e Pesquisas:

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Pesquisa Imagem – Quantitativa. São Paulo: ANTP, 2012.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS DIRIGENTES DAS INSTITUIÇÕES FEDERAIS DO ENSINO SUPERIOR. Perfil Socioeconômico e Cultural dos Estudantes de Graduação, 2019.

COMPANHIA DO METROPOLITANO – Pesquisa Origem e Destino, OD1967, OD 1977, OD 1987, OD 1997, OD 2007, OD 2017.

COMPANHIA DO METROPOLITANO – Relatório Integrado da Administração 1992, 1993, 2018, 2019.

COMPANHIA DO METROPOLITANO. Censo da população metroviária de São Paulo, São Paulo: CMSP, 1988/89.

COMPANHIA DO METROPOLITANO. GERÊNCIA DE OPERAÇÕES. Características socioeconômicas dos usuários e seus hábitos de viagem – SISTEMA, 2018.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. Balanço anual de greves. São Paulo: DIEESE 2012, 2013, 2016, 2017, 2018, 2019.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. Nota Técnica nº 172. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2017/notaTec172Terceirizacao.html>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, 2017. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101459.pdf>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: Características Adicionais do Mercado de Trabalho 2018, Rio de Janeiro, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Rendimento Domiciliar *per capita*, 2019. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Renda_domiciliar_per_capita/Renda_domiciliar_per_capita_2019.pdf

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil, 2019. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101681_informativo.pdf

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. O Brasil em números. Rio de Janeiro, v. 28, 2020, p. 1-492, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE OPINIÃO PÚBLICA E ESTATÍSTICA – IBOPE Inteligência. Índice de Confiança Social, 2019.

INSTITUTO LOCOMOTIVA – Pesquisa & Estratégia. Os usuários e o Metrô de São Paulo: Percepções e Demandas. São Paulo: Instituto Locomotiva – Pesquisa & Estratégia, 2016.

_____ e INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO. Segurança das mulheres no transporte, 2019. Disponível em: [https://assets-institucional-
ipg.sfo2.cdn.digitaloceanspaces.com/2019/07/Apresenta%C3%A7%C3%A3o_Patr%C3%ADcia_Galv%C3%A3o_Locomotiva_Seguran%C3%A7a_das_mulheres_no_transpor
te_18_de_jun.pdf](https://assets-institucional-ipg.sfo2.cdn.digitaloceanspaces.com/2019/07/Apresenta%C3%A7%C3%A3o_Patr%C3%ADcia_Galv%C3%A3o_Locomotiva_Seguran%C3%A7a_das_mulheres_no_transporte_18_de_jun.pdf)

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Tarifação e financiamento do transporte público urbano. Brasília, Nota Técnica, Número 2, Jul/2013.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Ação afirmativa e população negra na educação superior: acesso e perfil discente, 2020. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2569.pdf

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO – Atos Antissindicais - Manual de atuação, Brasília, 2020.

REDE NOSSA SÃO PAULO. Trabalho e Renda – Viver em São Paulo, 2019. Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/10/viver_trabalho_renda_2019_apresentacao.pdf.

REDE NOSSA SÃO PAULO. Viver em São Paulo – Mulher, 2020. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/03/ViverEmSP-Mulher-2020-apresentacao.pdf>

REDE NOSSA SÃO PAULO. Viver em São Paulo – Mobilidade urbana, 2019, 2020. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/pesquisas/mobilidade-urbana/>

REDE NOSSA SÃO PAULO. Viver em São Paulo – Relações Raciais, 2020. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/11/Pesquisa-Viver-em-Sao-Paulo-Relacoes-Raciais-2020-apresentacao.pdf>

Leis, projetos de lei e Processos:

BRASIL. Constituição Federal da República, promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

BRASIL. Lei 7.783, 28 de junho de 1989. Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências.

BRASIL. Lei 8.078, 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

BRASIL. Lei 11.801 de 4 de novembro de 2008. Dispõe sobre o reconhecimento do dia 26 de outubro como Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários.

BRASIL. Lei 12.711 de 29 de agosto de 2012. Dispõe sobre o ingresso nas universidades federais e nas instituições federais de ensino técnico de nível médio e dá outras providências.

BRASIL. Emenda Constitucional 90, 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social.

BRASIL. Lei 13.467, 13 de julho de 2017. Altera as Consolidações das Leis do Trabalho.

BRASIL. CAMARA DOS DEPUTADOS. Projeto de Lei 8181 de 2014, arquivado. Dispõe sobre o reconhecimento da profissão metroviária.

BRASIL. CAMARA DOS DEPUTADOS. Projeto de Lei 4302 de 1998, transformado em Lei Ordinária 13429/2017. Altera dispositivos da Lei nº 6.019, de 03 de janeiro de 1974, que dispõe sobre o trabalho temporário nas empresas urbanas e dá outras providências" e dispõe sobre as relações de trabalho na empresa de prestação de serviços a terceiros.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (2ª Região). Dissídio Coletivo de Greve – Processo nº 1002641-64.2020.5.02.0000. Suscitante: Companhia do Metropolitano de São Paulo. 1º Suscitado: Sindicato dos Trabalhadores de Empresas em Transportes Metroviários e em Empresas Operadoras de Veículos Leves sobre Trilhos no Estado de São Paulo. 2º Suscitado: Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo. Relator: Fernando Álvaro Pinheiro.

Materiais do Sindicato dos Metroviários de São Paulo

Bilhete do Sindicato nº 301 – 30 de março de 2007

Bilhete do Sindicato nº 486 – 28 de maio de 2014

Bilhete do Sindicato nº 566 – 10 de janeiro de 2018

Bilhete do Sindicato nº 567 – 26 de janeiro de 2018

Bilhete do Sindicato nº 594 – 29 de junho de 2019

Carta Aberta à população – novembro/2011

Carta Aberta à população – 04 de junho de 2014

Carta Aberta à população – janeiro/2020

Carta Aberta à população – fevereiro/2020

Jornal Plataforma nº 509 – 22 de agosto de 2007

Jornal Plataforma nº 609 – 14 de março de 2014

Jornal Plataforma nº 611 – 09 de maio de 2014

Jornal Plataforma nº 612 – 27 de junho de 2014

Jornal Plataforma nº 648 – 12 de abril de 2017

Jornal Plataforma nº 650 – 08 de junho de 2017

Sites:

CET – www.cetsp.com.br

Grupo CCR – www.grupoccr.com.br

Companhia do Metropolitano – www.metro.sp.gov.br

Portal da Transparência - <http://www.portaltransparencia.gov.br/>

Sindicato dos Metroviários de São Paulo: <http://www.metroviarios.org.br>

Via Mobilidade - <https://www.viamobilidade.com.br>

Federação Única dos Petroleiros - <https://fup.org.br/>

Federação Nacional dos Petroleiros: <http://www.fnpetroleiros.org.br/>

Sindicatos dos Trabalhadores dos Correios e Telégrafos do Distrito Federal e Região do Entorno: <https://sintect.org.br/>

Pew Research Center: <https://www.pewresearch.org/>

Matérias de jornais/sites:

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Justiça anula licitação que concedeu monotrilho da linha 15-Prata para a iniciativa privada.** Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/11/27/justica-anula-licitacao-que-concedeu-monotrilho-da-linha-15-prata-para-a-iniciativa-privada/>

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Sindicato dos Metroviários estuda processar responsáveis por implantação de monotrilho.** Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/03/03/sindicato-dos-metroviarios-estuda-processar-responsaveis-por-implantacao-de-monotrilho/>

EPOCA. **Comércio pode perder algo próximo de R\$ 5 bilhões com greve geral.** Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Economia/noticia/2017/04/epoca-negocios-comercio-pode-perder-algo-proximo-de-r-5-bilhoes-com-greve-geral.html>

FOLHA DE SÃO PAULO. **Metrô decide parar; Justiça veta greve na hora do rush.** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/indices/index-20140605.shtml>

FOLHA DE SÃO PAULO. **Vandalismo motivou demissões de metroviários, diz Alckmin.** Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/poder/2014/06/1467881-vandalismo-motivou-demissoes-de-metroviarios-diz-alckmin.shtml?mobile>

FOLHA DE SÃO PAULO. **Alckmin demite 42, greve do Metrô de SP é suspensa.**
Acervo pessoal impresso.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Veja fatos que marcaram a criação do Bilhete Único desde os anos 1990.** Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/08/1497671-veja-fatos-que-marcaram-a-criacao-do-bilhete-unico-desde-os-anos-1990.shtml?origin=folha>

FOLHA DE SÃO PAULO. **Justiça de SP concede liminar contra as paralisações de metrô, trem e ônibus.** Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/04/1879126-justica-de-sp-concede-liminar-contras-paralisacoes-de-metro-trem-e-onibus.shtml>.

FOLHA DE SÃO PAULO. **PM usa bombas e reprime piquete de grevistas na estação Ana Rosa em SP.** Disponível em:
<https://m.folha.uol.com.br/poder/2014/06/1465999-pm-usa-bombas-para-expulsar-grevistas-de-estacao-do-metro-em-sp.shtml>.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Processo contra Google levanta debate sobre modernização de leis antitruste.** Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/tec/2020/10/processo-contragoogle-levanta-debate-sobre-modernizacao-de-leis-antitruste.shtml?origin=folha>

FOLHA DE SÃO PAULO. **Metrô de SP acumula maior número de falhas graves desde 2000.** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/07/metro-de-sp-acumula-maior-numero-de-falhas-graves-desde-2000.shtml>

G1. **Queixas sobre comércio ilegal nos trens de SP crescem 120% desde o início da crise econômica.** Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/07/24/queixas-sobre-comercio-ilegal-nos-trens-de-sp-crescem-120-desde-o-inicio-da-crise-economica.ghtml>.

G1. **Metroviários de SP decidem entrar em greve a partir desta quinta.** Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/06/metroviarios-de-sp-decidem-entrar-em-greve-partir-desta-quinta.html>.

G1. **Pesquisa Ibope de 3 de outubro para presidente por sexo, idade, escolaridade, renda, região, religião e raça.** Disponível em:
<https://g1.globo.com/politica/eleicoes/2018/eleicao-em-numeros/noticia/2018/10/04/pesquisa-ibope-de-3-de-outubro-para-presidente-por-sexo-idade-escolaridade-renda-regiao-religiao-e-raca.ghtml>

G1. Metroviários aprovam paralisação de 24 horas em São Paulo. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/metroviarios-aprovam-greve-de-24-horas-em-sao-paulo.ghtml>.

GOVERNO DE SÃO PAULO. Conheça um pouco mais da história do Metrô. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/ultimas-noticias/conheca-um-pouco-mais-da-historia-do-metro/>

METROVIÁRIOS SP. Greve suspensa nas linhas 4 e 5 é suspensa. TRT marca nova audiência para 14/3. Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/greve-nas-linha-4-e-5-suspensa-trt-marca-nova-audiencia-para-14-3/>

METROVIÁRIOS SP. TRT homologa dissídio coletivo 2020/2021. Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/trt-homologa-dissidio-coletivo-2020-2021/>

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. Liberdade sindical. Disponível em: <https://mpt.mp.br/pgt/areas-de-atuacao/conalis>

O ESTADO DE SÃO PAULO. Quem é o homem que ameaça a copa do mundo. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,quem-e-o-homem-que-ameaca-a-abertura-da-copa-do-mundo,1509030>

O ESTADO DE SÃO PAULO. Governador Geraldo Alckmin condena a greve dos metroviários. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,governador-geraldo-alckmin-condena-a-greve-dos-metroviarios-de-sp,70002155529>

O GLOBO. Para João Doria, grevistas são “vagabundos” e “preguiçosos”. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/para-joao-doria-grevistas-sao-vagabundos-preguicosos-21270502>

O GLOBO. O GLOBO divulga pesquisa Ibope sobre percepções do brasileiro diante da pandemia. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/meu-oglobo/o-globo-divulga-pesquisa-ibope-sobre-percepcoes-do-brasileiro-diante-da-pandemia-24626709>

R7. "Estão radicalizando", diz secretário de transportes sobre greve de metroviários. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/estao-radicalizando-diz-secretario-de-transportes-sobre-greve-de-metroviarios-06062014>

R7. Alckmin diz que paralisação tem razão política e avisa que vai exigir punição para metroviários. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/alckmin-diz-que-paralisacao-tem-razao-politica-e-avisa-que-vai-exigir-punicao-para-metroviarios-05062014>.

R7. Metroviários tem o maior reajuste salarial do setor de transportes. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/metroviarios-tem-o-maior-reajuste-salarial-do-setor-de-transportes-08062014>

REDE BRASIL ATUAL. Governos tucanos de SP pagam tarifa maior e privilégios para a Linha 4 do Metrô. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2020/08/subidios-linha-4-amarela/>

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. Sindicato dos Metroviários de SP tem legitimidade para representar empregados da Linha 4. Disponível em: http://www.tst.jus.br/noticias/-/asset_publisher/89Dk/content/sindicato-dos-metroviarios-de-sp-tem-legitimidade-para-representar-empregados-da-linha-4

UOL. Bancários, metroviários e professores: veja quais categorias anunciaram adesão à greve. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/04/26/greve-deve-afetar-transporte-publico-em-ao-menos-6-capitais-veja-quem-ja-aderiu.htm>

VEJA. Sindicato dos Metroviários de SP endereça carta à Globo contra “Zorra Total”. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/cultura/sindicato-dos-metroviarios-de-sp-endereca-carta-a-globo-contra-zorra-total/>

ANEXO 1 – Questionário *SURVEY*

| | | |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| Data: / /2019 | 1. Sab 2. Dom 3. Dia de semana | Local da entrevista: () Acesso |
| Hora Início: | Estação: | () Fila da Bilheteria |
| Hora Fim: | L1 () L2 () L3 () | () Fila da catraca |
| Duração da Entrevista: | | () Plataforma |
| | | () Dentro do vagão |

BLOCO 1: PERFIL SÓCIO ECONOMICO, HABITOS DE USO E RELAÇÃO COM AÇÕES COLETIVAS

P1) SEXO:

1. Feminino
2. Masculino
3. Outro: _____

P2) Faixa etária:

1. 15 a 25 anos
2. 26 a 40 anos
3. 41 a 60 anos
4. 60 anos ou mais

P3) Em qual região você mora?

1. Zona Leste
2. Zona Oeste
3. Zona Norte
4. Zona Sul
5. Centro
6. Região Metropolitana de São Paulo
7. Outro

P4) Qual a sua nacionalidade?

1. Brasileira
2. Outra.
Qual? _____

P5) Qual sua cor ou raça?

1. Branca
2. Preta
3. Parda
4. Amarelo
5. Indígena

P6) Quanto tempo você gasta em transporte público por dia?

1. Até uma hora
2. Até duas horas
3. Até três horas
4. Até quatro horas
5. Até cinco horas
6. Mais de cinco horas.

P7) Quantas vezes por semana você utiliza o metrô?

1. 5 a 7 vezes por semana
2. 2 a 4 vezes por semana
3. 1 vez por semana
4. Menos de 1 vez por semana

P8) Para que você usa o Metrô? (pode marcar mais de uma opção)

1. Trabalhar
2. Estudar
3. Lazer
4. Outros:

P9) Quais modais você utiliza em seu trajeto de rotina?

1. Metrô
2. Metrô e Ônibus
3. Metrô e Trem
4. Metrô, Trem e Ônibus

P10) Qual é a sua escolaridade?

1. Ensino fundamental incompleto
2. Ensino fundamental completo
3. Ensino médio incompleto
4. Ensino médio completo
5. Ensino superior incompleto
6. Ensino superior completo
7. Pós-graduação

P11) Você está trabalhando atualmente?

1. Sim
2. Não, estou desempregado (**Vá para pergunta P16**)
3. Não, sou aposentado (**Seguir as perguntas, com base na sua vida de trabalho**)

(Em caso de resposta sim na questão anterior perguntar)

P12) Qual é a sua ocupação?

1. Empregado do setor privado
2. Empregado do setor público
3. Autônomo/Trabalhador por conta própria
4. Dona de casa
5. Empregada doméstica
6. Diarista
7. Empresário/Empregador
8. Profissional liberal
9. NS/NR

P13) Que tipo de contrato você possui?

1. Contrato por prazo indeterminado (não há data para encerrar o vínculo e precisa de cumprimento do aviso prévio para ser encerrado).
2. Contrato de prazo determinado (contrato com estabelecimento de data de início e final, não ultrapassando dois anos trabalhando dessa forma).
3. Contrato por pessoa jurídica (“PJ”, prestação de serviços como pessoa jurídica e não como empregado)
4. Contrato em tempo parcial (até 30 horas semanais, “part time”)
5. Contrato temporário (trabalho em prazo determinado: de três meses, que pode ser prorrogado por mais seis meses).
6. Contrato intermitente (trabalho sem continuidade: com alternância de período de prestação de serviços e de inatividade).
7. Estatutário (por ex. funcionário público)
8. Outro
9. Não possuo contrato
10. NS/NR

P14) Se estiver empregado, assinale uma das alternativas:

1. Contratado diretamente pela empresa principal
2. Terceirizado
3. NS/NR

P15) Você tem carteira de trabalho assinada?

1. Sim
2. Não
3. NS/NR

Vá para questão P17

(Em caso de resposta “Não, estou desempregado” perguntar)

P16) Você procurou emprego na:

1. Última semana () sim 2. () não
3. Último mês () sim 4. () não
5. NS/NR

P17) Já trabalhou como terceirizado?

1. () Sim
2. () Não
3. NS/NR

P18) Qual é a sua faixa salarial ou de rendimentos por mês? (Salário mínimo de 2019: 998 reais)

1. Até 499 reais (Meio salário mínimo)
2. De 499 reais a 1.996 reais (de meio a 2 salários mínimos)
3. De 1.996 reais a 3.992 reais (de 2 a 4 salários mínimos)
4. De 3.992 reais a 6.986 reais (de 4 a 7 salários mínimos)
5. De 6.986 reais a 9.980 reais (de 7 a 10 salários mínimos)
6. De 9.980 reais a 19.960 reais (de 10 a 20 salários mínimos)
7. Mais de 19.960 reais (mais de 20 salários mínimos)
8. Sem renda/NR

P19) Você é associado ao sindicato de sua categoria de trabalho?

1. Sim
2. Não, nunca fui
3. Não. Já fui e não sou mais
4. Não, porque não conheço o sindicato
5. Não, porque não confio no sindicato
6. Não, não existe sindicato da minha categoria

P20) Você já fez greve alguma vez na vida?

1. Sim
2. Não
3. Não lembro

P21) Você já participou de alguma atividade do seu sindicato?

1. Sim
2. Não

P22) Você já participou de algum protesto de rua? Qual?

1. Sim. Qual?

2. Não

P23) Você participa ou já participou de alguma organização coletiva comunitária do seu bairro, escola, local de trabalho?

1. Sim. Qual?
2. Não

BLOCO 2: PERCEPÇÃO SOBRE O SERVIÇO

P24) Em sua opinião, quais os pontos positivos do serviço do Metrô? (Pode marcar mais de uma opção)

1. É o mais rápido
2. É mais barato
3. Possui ar condicionado nos trens
4. É mais seguro
5. Limpeza
6. Muitas linhas e trens disponíveis
7. Informações acessíveis e disponíveis
8. Não tem pontos positivos
9. Outro: _____

P25) Em sua opinião, quais são os principais pontos negativos do Metrô? (Pode marcar mais de uma opção)

1. Superlotação
2. Preço da tarifa
3. Falta de segurança no sistema
4. Falta de funcionários
5. Quantidade de linhas e trens disponíveis
6. Dificuldade de acesso as informações
7. Não tem pontos negativos
8. Outro: _____
9. NS/NR

P26) Sobre o serviço do metrô, você diria que:

1. O metrô tem que ser um serviço oferecido pelo poder público.
2. O metrô tem que ser um serviço oferecido pelo setor privado.
3. Não tenho opinião

P27) Em sua opinião, quem é o responsável pelos problemas do Metrô?

1. Governador do estado
2. Direção do Metrô
3. Funcionários do Metrô
4. Sindicato dos trabalhadores do Metrô
5. População que usa o serviço
6. NS/NR

BLOCO 3: PERCEPÇÃO SOBRE AS GREVES E SOBRE O SINDICATO

P28) Você já presenciou alguma greve do metrô?

1. Sim
2. Não
3. NS/NR

P30) O que você acha das greves no metrô?

1. Totalmente certas
2. Parcialmente certas
3. Parcialmente erradas
4. Totalmente erradas
5. Não tenho opinião

P29) Você lembra alguma dessas greves especificamente? (pode marcar mais de uma opção)

1. Junho de 2019 – greve geral contra a Reforma da Previdência
2. Janeiro de 2018 – greve contra a privatização do Metrô
3. Abril de 2017 – greve geral contra a Reforma da Previdência
4. Junho de 2014 – greve por melhores condições de trabalho e salário, durante a Copa do Mundo no Brasil
5. Lembro de todas
6. Não lembro de nenhuma
7. NS/NR

P31) Em quais casos abaixo você concorda que os trabalhadores do Metrô façam greve?

(Pode marcar mais de uma opção)

- | | |
|--|---|
| 1. Melhorar os salários dos trabalhadores do Metrô; | 7. Contra a terceirização; |
| 2. Para que os trabalhadores do Metrô não percam direitos como adicionais de periculosidade, plano de saúde, etc | 8. Contra o aumento do preço das passagens; |
| 3. Para não privatizar o Metrô; | 9. Contra a reforma da previdência; |
| 4. Para melhorar o serviço; | 10. Contra o assédio sexual no transporte público |
| 5. Para apoiar outros trabalhadores em greve; | 11. Em greves gerais |
| 6. Contra demissões; | 12. Em nenhum dos casos |
| | 13. NS/NR |

P32) Você acha que o Sindicato dos metroviários é um sindicato forte?

1. Sim
2. Não
3. Não sei
4. NR

P33) Você lê os materiais que sindicato dos metroviários distribui nas estações?

1. Sim
2. Não
3. De vez em quando
4. Nunca
5. NS/NR

P34) Você acha que o Sindicato dos Metroviários informa bem à população sobre os motivos de suas greves?

1. Sim
2. Não
3. Não sei
4. NR

P35) Aonde você mais busca informações sobre as greves do metrô? (pode marcar mais de uma opção)

1. Jornais de notícias TV
2. Jornais de notícias impresso

3. Redes Sociais oficiais do Metrô
4. Rádio
5. Redes Sociais oficiais do Sindicato dos Metroviários
6. Carta Aberta à População – material impresso do Sindicato dos Metroviários
7. Vizinhos ou amigos
8. Não procuro notícias
9. NS/NR
10. Internet

P36) O que você acha sobre as notícias das greves do metrô?

1. Parciais, favorecem o lado do governador.
2. Parciais, favorecem o lado dos funcionários do metrô.
3. Imparciais, não favorecem nenhum dos lados.
4. Não sei.
5. NR

BLOCO 4: PERFIL IDEOLOGICO

P37) Em quem você votou no primeiro turno das eleições presidenciais de 2018?

1. Alvaro Dias (Podemos)
2. Cabo Daciolo (Patriota)
3. Ciro Gomes (PDT)
4. Fernando Haddad (PT)
5. Geraldo Alckmin (PSDB)
6. Guilherme Boulos (PSOL)
7. Henrique Meirelles (PMDB)
8. Jair Bolsonaro (PSL)
9. João Amoedo (Novo)
10. João Goulart Filho (PPL)
11. José Maria Eymael (Democracia Cristã)
12. Marina Silva (Rede)
13. Vera Lúcia (PSTU)
14. Nulo
15. Branco
16. Não votei
17. Não lembro
18. Não quero declarar

19. NR

P38) Em quem você votou no segundo turno das eleições presidenciais de 2018?

1. Fernando Haddad
2. Jair Bolsonaro
3. Nulo
4. Branco
5. Não votei
6. Não lembro
7. Não quero declarar
8. NR

P39) Você acha que votou na melhor opção?

1. Sim
2. Não
3. NS/NR

P40) Considerando a política mais ampla, você se considera alguém:

1. De direita
2. De esquerda
3. De Centro
4. Não sei
5. NR

ANEXO 2 – Materiais do Sindicato dos Metroviários

CARTA ABERTA À POPULAÇÃO

A violência contra as mulheres não é piada!

Talvez você não perceba ou até ache graça. Mas a violência contra as mulheres está sendo incentivada dentro da sua casa, de forma nada sutil, no programa *Zorra Total*. No principal quadro, todos os sábados à noite, uma mulher é abusada no metrô. Ela é a Janete (Thalita Carauta)

Janete conversa com sua amiga, a transexual Valéria (Rodrigo Sant'Anna), num vagão lotado. Todos os episódios terminam com um sujeito que se aproxima, se encosta e abusa de Janete. Ela olha para a amiga e solta o bordão: "eu acho que ele está me bolinando". A amiga, em vez de defendê-la, diz para ela aproveitar, pois "não está podendo", dando a entender que a amiga é feia e, por isso, pode ser atacada e até achar bom. Essa brincadeira não tem graça.

O que é piada no programa acontece todos os dias com milhares de mulheres no nosso País. Só nós, mulheres, que necessitamos do transporte público, entendemos a grande humilhação pela qual

passamos e suas consequências.

É lamentável que o talento de humoristas seja desperdiçado num quadro que incentiva o ataque às mulheres trabalhadoras. Se até artistas famosos expressam isso, os agressores se sentem à vontade para continuar com seus atos abomináveis.

É revoltante que a emissora líder mantenha um programa que, na realidade, defende práticas tão nefastas num País onde uma mulher é violentada a cada 12 segundos; uma mulher é assassinada a cada duas horas e 43% das mulheres sofrem violência doméstica. Exigimos que a Rede Globo retire esse quadro do ar e demonstre um mínimo de respeito com as mulheres violentadas.

Se você sofrer ou presenciar qualquer tipo de abuso ou violência no metrô, não deixe mais um agressor impune, **denuncie!**



- Delpom (Delegacia do Metropolitano) na Estação Palmeiras Barra Funda.
- Sindicato dos Metroviários: mulher@metroviarios-sp.org.br
- Funcionários do Metrô.

Esta *Carta Aberta à População* foi elaborada pela Secretaria de Assuntos da Mulher do Sindicato dos Metroviários de São Paulo e tem o apoio das seguintes organizações:

- Movimento Mulheres em Luta
- Oposição Bancária de São Paulo
- Secretaria de Mulheres do PSTU

Produção: Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Metroviários em Empresas Operadoras de Veículos Leves sobre Trilhos no Estado de São Paulo. R. Serra dos Japs, 91 - Tupalá - CEP: 03309-000 - Fone: 2095-9600 - Fax: 2098-9233 - Endereço Eletrônico: mpsp@metroviarios-sp.org.br
 Presidente: Alvaro de Melo Pizzarello Junior - Diretor Responsável: Ciro Moraes dos Santos Falcão e Renivaldo Rogério Malavazzi. MTB: 21.302/SP - Art. Maria Figueira. MTB: 25.889/SP - Gráfica LWC: 20/05/2011. Tiragem: 50 mil. Acesso: www.metroviarios.org.br - Twitter: http://twitter.com/Metroviarios_SP

CARTA ABERTA À POPULAÇÃO



GREVE amanhã

A greve dos metroviários será realizada amanhã (5/6). Reafirmamos nossa intenção de liberar as catracas nesse dia, em vez de paralisar as atividades.

O governador Alckmin, no entanto, negou essa possibilidade. O principal

argumento é que o Metrô perderia dinheiro com o transporte gratuito dos usuários. Dessa forma, fica claro que o governo não se preocupa com a população.

Além de negar a catraca livre, a direção do Metrô ameaçou demitir os

funcionários, caso a população viaje sem pagar no dia 5/6.

A luta dos metroviários é a mesma dos passageiros do metrô: queremos o fim do sufoco diário, da superlotação, mais contratação de funcionários e valorização do trabalhador.

Sindicato dos Metroviários de SP

PLATAFORMA

Publicação do Sindicato dos Metroviários de SP - <http://www.metroviarios-sp.org.br> - Twitter: http://twitter.com/Metroviarios_SP #609 Filial à FENAMETRO

Garis do Rio conquistam 37%



Metroviários manifestam apoio à luta dos garis

Agora é a vez dos metroviários!

A greve dos trabalhadores da empresa de limpeza urbana do Rio de Janeiro (Comlurb) terminou com uma grande vitória. Após oito dias de paralisação, incluindo os dias do Carnaval, eles conseguiram reajuste no salário-base de 37% (passando dos atuais R\$ 802 para R\$ 1.100) e aumento do ticket-alimentação de 66% (ficará em R\$ 20)

Em nenhum momento eles se intimidaram diante da postura intransigente do Prefeito Eduardo Paes (PMDB), que ameaçou demitir mais de 300 funcionários e colocar a polícia contra os protestos, tentando criminalizar os grevistas.

Os metroviários vão iniciar sua Campanha Salarial 2014 e vão seguir o exemplo dos garis cariocas. Já protocolamos nossa pré-pauta e no dia 5/4 (sábado) vamos realizar o Seminário da Campanha Salarial, para preparar nossa luta.

Estranhamente, a direção do Metrô está sinalizando que quer fechar as negociações o mais rapidamente possível? Será que estão com medo de paralisação durante a Copa do Mundo?

Participe do Seminário e contribua com suas ideias. **Vamos preparar uma forte Campanha!**

Periculosidade para OTM1!

O Metrô se recusa veementemente a negociar a periculosidade para os OTM1. Os OTM1 têm esse direito já que estão sujeitos a agressões todos os dias nas estações. O acidente que paralisou o trecho BUA-185, por cinco horas em 4/2 foi exemplo disso. Mas não foi o único. Em PSL, um usuário culpado atingiu um funcionário e uma grade foi jogada contra um funcionário gestante, além das tradicionais agressões verbais no Embaúte Preferencial.

Além disso, o Sindicato reivindica a imediata constatação de concussões para OTM1 e ASMT, e também a implementação imediata da viagem gratuita para maiores de 60 anos, lei que espera regulamentação do governador há cinco meses.

Enquadramento para Pintores e Serralheiros!

Os Pintores e Serralheiros continuam na luta pelo reequilíbrio salarial ao Oficial de Manutenção Industrial. Como forma de luta, continuamos com a Operação Padrão e não ferdo horas extras. Caso haja a contratação de terceiros, Manutenção Inteira irá parar!

PLATAFORMA

Facebook: [metroviarios.sp](https://www.facebook.com/metroviarios.sp) Twitter: [metroviarios_sp](https://twitter.com/metroviarios_sp) Website: www.metroviarios.org.br Filial à FENAMETRO 12 de Abril de 2017 16:48

O Brasil vai parar! Greve geral em 28/4!

Os metroviários vão parar no dia 28/4, dia em que será realizada uma Greve Geral no País. A decisão foi aprovada na assembleia de 11/4 (terça-feira). A luta é contra as Reformas da Previdência e Trabalhista, a terceirização e privatização. A assembleia também votou um plano de lutas contra a terceirização das bilheterias de todo o metrô



15/3 mostrou que é possível realizar uma Greve Geral no Brasil. Agora, chegou o momento de parar e mostrar ao governo Temer que não aceitamos perder a aposentadoria, os direitos trabalhistas e salários submetidos à terceirização.

Os trabalhadores estão conscientes de que agora é o momento de realizar uma grande mobilização. As Centrais Sindicais, sindicatos e os movimentos sociais estão unidos para a Greve Geral. Todos à assembleia do dia 27/4. Vamos parar o Brasil.

Metrus Categoria não aceita aumento!

A assembleia de 11/4 rejeitou a proposta da direção do Metrô de aumentar os planos de saúde MSI em 30% e MSI (OPM). O ataque atingiu o conjunto da categoria metroviária. A assembleia também decidiu que a questão do Metrô terá prioridade na Campanha Salarial 2017.

Categoria rejeita terceirização das bilheterias

De forma sorrateira, sem qualquer tipo de divulgação, o Metrô realizou um pregão no dia 28/12/2016 para terceirizar as bilheterias de todo o Metrô. Todo o processo de entrega foi finalizado em 16/2/17. O pregão foi realizado de forma legal, pois trata-se de atividade essencial dos metroviários.



A assembleia de 11/4 rejeitou a terceirização das bilheterias e aprovou um Plano de Lutas:

- Plenárias, no dia 18/4, com toda a categoria no Sindicato, às 10h e 18h, para discutir a terceirização
- Setoriais e reuniões nas áreas para esclarecimento do assunto
- Uso de adesivo contra os ataques
- Utilizar todos os procedimentos jurídicos para barrar a terceirização

Assembleia dia 27/4, quinta-feira

• No Sindicato, 18h30. Pauta: Greve Geral, luta contra a terceirização e privatização

