

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO

Centro de Ciências Sociais Aplicadas



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM DESENVOLVIMENTO SOCIOESPACIAL E REGIONAL

MESTRADO

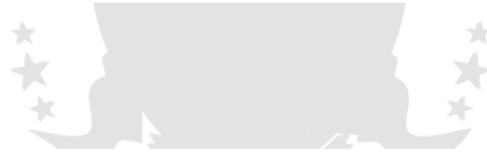
SAMUEL ALCANTARA PAULINO FREIRE

**AS RELAÇÕES DE TRABALHO DE MOTORISTAS DE
ÔNIBUS:** uma análise da precarização social do trabalho na
Região Metropolitana de São Luís

São Luís



Programa de Pós-graduação
em Desenvolvimento
Socioespacial e Regional



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
SOCIOESPACIAL E REGIONAL

SAMUEL ALCANTARA PAULINO FREIRE

**AS RELAÇÕES DE TRABALHO DE MOTORISTAS DE
ÔNIBUS: uma análise da precarização social do trabalho na
Região Metropolitana de São Luís**

São Luís

2024

SAMUEL ALCANTARA PAULINO FREIRE

AS RELAÇÕES DE TRABALHO DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS: uma análise da
precarização social do trabalho na Região Metropolitana de São Luís

Dissertação de mestrado apresentada como requisito para obtenção do grau de mestre no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Desenvolvimento Socioespacial e Regional – Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Orientadora: Profa. Dra. Zulene Muniz Barbosa.

São Luís

2024

Freire, Samuel Alcantara Paulino

As relações de trabalho de motoristas de ônibus: uma análise da precarização social do trabalho na Região Metropolitana de São Luís. / Samuel Alcantara Paulino Freire. – São Luís, MA, 2024.

116 f

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, 2024.

Orientadora: Profa. Dra. Zulene Muniz Barbosa

1.Motoristas de ônibus. 2.Tecnologia. 3.Relações de trabalho. 4.Bilhetagem eletrônica. I.Título

DU:

Elaborado por Cássia Diniz- CRB 13/910

SAMUEL ALCANTARA PAULINO FREIRE

AS RELAÇÕES DE TRABALHO DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS: uma análise da precarização social do trabalho na Região Metropolitana de São Luís

Dissertação de mestrado apresentada como requisito para obtenção do grau de mestre no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Desenvolvimento Socioespacial e Regional – Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional.

Aprovada em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente



ZULENE MUNIZ BARBOSA

Data: 22/07/2024 15:17:28-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr^a. Zulene Muniz Barbosa (Orientadora)
Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR/UEMA)

Documento assinado digitalmente



GUILLERMO ALFREDO JOHNSON

Data: 24/07/2024 10:58:23-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Guillermo Alfredo Johnson (examinador externo)
Departamento de Sociologia e Antropologia/CCH

Documento assinado digitalmente



DAVID JUNIOR DE SOUZA SILVA

Data: 22/07/2024 23:30:45-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. David Rosendo Junior (examinador interno)
Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR/UEMA)

AGRADECIMENTOS

A Deus, em primeiro lugar, e à minha família, por estarem ao meu lado, me apoiando e me incentivando, nos meus estudos acadêmicos. São eles a fonte inesgotável de inspiração para mim.

À minha orientadora, professora Doutora Zulene Muniz Barbosa, peça-chave para evolução das minhas pesquisas desde a graduação e, portanto, fundamental no meu crescimento acadêmico. Sou grato pela rica convivência intelectual e pessoal, como orientando, ao longo desses oito anos.

À Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA), pela concessão da bolsa que me permitiu realizar minha pesquisa.

Os meus agradecimentos à banca de qualificação, ao professor Doutor Davi Rosendo e ao professor Doutor Bráulio Loureiro, pelas importantes contribuições e apontamentos para a sistematização do texto final. E, um agradecimento em especial ao professor Guillermo por ter aceito o convite, para compor a banca, na defesa final de minha dissertação.

Sou grato a todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR), pelas disciplinas ministradas, pela troca de conhecimento e pelo aprofundamento de conhecimentos essenciais para a minha formação acadêmica

Agradeço pela paciência e pela dedicação da Elizete, secretária do programa, sempre disponível a equacionar as nossas dúvidas e prestar esclarecimentos.

Aos meus colegas de turma, a minha satisfação de dividir conhecimentos e de aprendermos juntos. Agradeço, principalmente, pelas trocas de experiências ao longo desses dois anos.

À minha amiga Simone e ao seu esposo, motorista da linha Vila Luizão, assim como aos demais colaboradores e a fiscais que facilitaram o meu acesso aos terminais de transportes coletivos e aos condutores dos mesmos.

Sou grato à fiscal do ponto final da linha Vila Luizão, pela contribuição fundamental durante a pesquisa de campo.

“Os homens fazem a sua própria história, mas não o fazem como querem... a tradição de todas as gerações mortas oprime como um pesadelo o cérebro dos vivos”.

Karl Marx

RESUMO

Este trabalho teve o objetivo de analisar o processo de precarização das relações de trabalho dos motoristas de ônibus na Região Metropolitana de São Luís, Maranhão (MA), impulsionado pelas novas tecnologias, especificamente, a implantação da catraca eletrônica como parte da modernização do sistema de transporte urbano do município. O foco foi tentar perceber a relação entre as novas tecnologias e o avanço crescente da precarização das relações de trabalho, assim como a reestruturação dos processos produtivos no Brasil e os seus efeitos e os seus desdobramentos pós-reforma trabalhista, tal como o decurso da escassez das relações de trabalho dos motoristas de ônibus urbano, na cidade de São Luís, após a implantação do novo sistema de bilhetagem eletrônica, que obriga o colaborador a cobrar e a dirigir ao mesmo tempo. Considerando a cidade de São Luís como um espaço de disputas e de desigualdades socioespaciais, e onde as precárias condições de trabalho são produzidas, justificou-se, assim, a escolha pelo materialismo histórico-dialético, método que possibilitou compreender a realidade a partir das suas contradições. A pesquisa fundamentou-se em dois tipos de dados: os primários, obtidos através da realização de entrevistas, com os motoristas, com o vice-presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Maranhão (STTREMA) e com usuários do transporte coletivo, e da observação direta da realidade pesquisada; e os secundários, por meio de levantamento, de estudo e de análise de acervos documentais concernente aos aspectos constitucionais, como a convenção coletiva de trabalho (CCT). O foco foi compreender como as relações de trabalho dos motoristas de transporte público urbano, após a implantação da nova bilhetagem eletrônica, vêm sendo vivenciadas por estes trabalhadores assalariados, tal como os efeitos e os desdobramentos delas em seu cotidiano.

Palavras-chave: motoristas de ônibus; tecnologia; relações de trabalho; bilhetagem eletrônica.

ABSTRACT

This work aimed to analyze the process of precarious work relationships among bus drivers in the metropolitan region of São Luís, Maranhão (MA), driven by new technologies, specifically, the implementation of the electronic turnstile as part of the modernization of the bus system. urban transport in the municipality. The focus was to try to understand the relationship between new technologies and the growing precariousness of labor relations, as well as the restructuring of production processes in Brazil and its effects and the subsequent developments post-labor reform, such as the ongoing shortage of the labor relations of urban bus drivers, in the city of São Luís, after the implementation of the new electronic ticketing system, which requires employees to charge and drive at the same time. Considering the city of São Luís as a space of disputes and socio-spatial inequalities, and where precarious working conditions are produced, the choice for historical-dialectic materialism was thus justified, a method that made it possible to understand reality from its contradictions. The research was based on two types of data: primary, obtained through interviews with drivers, with the vice-president of the Union of Road Transport Workers in the State of Maranhão (STTREMA) and with users of public transport, and direct observation of the researched reality; and secondary ones, through survey, study and analysis of documentary collections concerning constitutional aspects, such as the collective labor agreement (CCT). The focus was to understand how the work relationships of urban public transport drivers, after the implementation of the new electronic ticketing, have been experienced by these employees, as well as the effects and consequences of these in their daily lives. The results presented suggest that in addition to the precarious factors of the driving profession, with the implementation of the new electronic ticketing system in São Luís, drivers' working conditions become even more degrading given the intensification of urban chaos.

Keywords: bus drivers; technology; work relationships; electronic ticketing.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Bilhetagem eletrônica	71
----------------------------------------	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Municípios atendidos por transporte público por ônibus	66
Gráfico 2 – Divisão das viagens por modo de transporte	66
Gráfico 3 – Jornada de trabalho dos motoristas de ônibus (horas de trabalho).....	80

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Flexibilizações do trabalho	40
Quadro 2 – Flexibilizações da produção	41
Quadro 3 – Vínculos formais e modalidades de trabalho em vigor e suas características	60

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Programa Nacional de Desestatização: Brasil, 1994-1998	48
Tabela 2 – Resultados do Setor Público: Brasil, 1995-1998.....	49
Tabela 3 – Salário mensal líquido dos trabalhadores do setor de transporte urbano (motorista)	76
Tabela 4 – A escolha da profissão de motorista de ônibus	76
Tabela 5 – Situação financeira de motorista de ônibus urbano	77
Tabela 6 – Relação dos pontos positivos do trabalho de motorista de ônibus urbano	78
Tabela 7 – Relação dos pontos negativos.....	79
Tabela 8 – Reivindicações dos motoristas ao sindicato	86

LISTA DE SIGLAS

ANTP –	Sistema de Informações da Mobilidade Urbana
CBO –	Classificação Brasileira de Ocupações
CCT –	Convenção coletiva de trabalho
CLT –	Consolidação das Leis do Trabalho
CUT –	Central Única dos Trabalhadores
Embraer –	Empresa Brasileira de Aeronáutica
EUA –	Estados Unidos da América
Femargs –	Fonte Experta Multisetorial Ajudante
FGTS –	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FHC –	Fernando Henrique Cardoso
FMI –	Fundo Monetário Internacional
IBGE –	Instituto Brasileiro de Geografia e estatística
Ipea –	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
JIT –	<i>Just in time</i>
LC –	Lei Complementar
MA –	Maranhão
ME –	Ministério da Economia
MEI –	Microempreendedor individual
MF –	Ministério da Fazenda
MP –	Medida Provisória
MTE –	Ministério do Trabalho e Emprego
NTU –	Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos
OCDE –	Organização Europeia para o Comercio e Desenvolvimento
OIT –	Organização Internacional do Trabalho
PBQP –	Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade
PIB –	Produto interno bruto
PL	Projeto de Lei
PMDB –	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
S.A. –	Sociedade Anônima
SET –	Sindicato das Empresas de Transporte de São Luís (SET)
SIT –	Sistema Integrado de Transporte
SMTT –	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes

STTREMA – Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Maranhão

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TRT-16 – Tribunal Regional do Trabalho 16ª Região – Maranhão

UEMA – Universidade Estadual do Maranhão

UFMA – Universidade Federal do Maranhão

USP – Universidade de São Paulo

LISTA DE ABREVIATURAS

art. –	artigo
cf. –	conferir
hab. –	habitantes
km ² –	quilômetros quadrados
R\$ –	real
séc. –	século
US\$ –	dólar americano

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	15
1	TRABALHO E FORÇA DE TRABALHO.....	25
1.1	O trabalho como criação de valor	25
1.2	O taylorismo/fordismo e a organização do trabalho no século XX ...	33
1.3	Da crise do fordismo ao paradigma da acumulação flexível	38
2	RECOMPOSIÇÃO DA HEGEMONIA BURGUESA E SUAS EXPRESSÕES NO BRASIL	44
2.1	A política neoliberal e a nova dependência.....	45
2.2	Reestruturações produtivas e seus impactos no sindicalismo brasileiro	51
2.3	A normalização da precarização do trabalho	56
3	A PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE SÃO LUÍS.....	64
3.1	A cidade como circulação	64
3.2	A implantação da bilhetagem eletrônica no transporte público urbano de São Luís	68
3.3	A precarização sob ótica dos motoristas de ônibus	75
3.4	Sindicato dos trabalhadores e suas formas (ou não) de enfrentamento à precarização do trabalho.....	87
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
	REFERÊNCIAS.....	95
	APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS MOTORISTAS DE ÔNIBUS DA LINHA VILA LUIZÃO	103
	APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM O SINDICATO DOS TRAB. EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NO ESTADO DO MARANHÃO	107
	APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO EM SÃO LUÍS ...	108
	ANEXO A – REGISTROS FOTOGRÁFICOS REALIZADOS EM TRABALHO DE CAMPO (2022).....	109

INTRODUÇÃO

Esta dissertação analisa o processo de precarização das relações de trabalho dos motoristas de ônibus na região metropolitana de São Luís, Maranhão (MA), impulsionado pelas novas tecnologias, especificamente, a implantação da catraca eletrônica como parte da modernização do sistema de transporte urbano do município em questão. Com as mudanças propiciadas pelas novas tecnologias, a dupla função de cobrar e dirigir acentuou as pressões, sob os motoristas, para o cumprimento de metas, reduzindo o intervalo entre as viagens e convertendo, paulatinamente, o ambiente de trabalho em espaço de adoecimento. Isto é, trata-se de um processo que tem forte implicação, nas condições de trabalho, da categoria que, agora, passa a assumir atribuições que antes eram dos cobradores.

É importante sublinhar que o crescimento populacional de São Luís, MA, pressionou o aumento da mobilidade urbana em decorrência da deficiência dos serviços de transporte coletivo. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), a capital ludovicense possui uma população estimada em 1.037.775 habitantes (hab.) e uma área de 583,063 quilômetros quadrados (km²), correspondendo a uma densidade demográfica de 1.779,87 hab./km², sendo considerada a cidade mais populosa do Estado e a quarta da região Nordeste. No entanto, a exemplo da maioria das cidades brasileira, São Luís possui um sistema de transporte público com complexos problemas estruturais: alto custo das tarifas; superlotação; atrasos e falta de segurança, que se associam ao estrangulamento da malha viária; a grande quantidade de automóveis, maior parte de particulares; e a falta de calçadas para pedestres ou ciclovias para aqueles que optam por outros tipos de locomoção.

Ademais, a rotina do trânsito, com seus frequentes engarrafamentos, acidentes, assaltos, ruas e avenidas com péssimas estruturas físicas, e as constantes infrações cometidas impactam no cotidiano dos motoristas de ônibus urbano, produzindo stress no trânsito. Sem ter opção, os usuários desses serviços são obrigados a utilizar o transporte público, a despeito da sua precariedade.

Na Grande São Luís, o número de usuários que dependem do transporte público urbano chega a, aproximadamente, 750 mil, que, diariamente, embarcam e desembarcam dos coletivos, cujo destino, majoritariamente, tem sido do trabalho para a casa, e vice-versa. Nos chamados horários de pico (início da manhã e da noite), o

usuário permanece, por longas horas de espera, nas paradas, seguindo viagem, na sua maioria, em pé, sendo, inclusive, comum circular nos ônibus superlotados, muitos deles com estruturas danificadas e que falham durante os percursos (seja porque as portas não abrem ou o sistema de solicitação de parada não funciona).

É importante sublinhar que os problemas estruturais e as mazelas produzidas na cidade revelam a forma como ela vem sendo pensada e planejada. O transporte coletivo está intrinsecamente ligado ao processo de mobilidade urbana nas cidades brasileiras. São Luís começou a sua expansão durante a década de 1940, para além dos limites do núcleo urbano antigo. A implantação dos bondes elétricos e a abertura de novas avenidas foram um verdadeiro salto para a chamada “modernidade”. Segundo Alcantara (2009), os poderes públicos postergaram esse debate, e os sucessivos governos priorizaram o transporte particular individual (da minoria) em detrimento do transporte coletivo (da maioria), algo que pode ser constatado, nos investimentos vultosos de obras viárias que atendem ao automóvel, sem considerar outras formas de circulação, como ônibus, bicicletas ou andar a pé.

Ao invés de ciclovias, ou corredores exclusivos, as cidades brasileiras, de maneira geral, rasgaram avenidas e construíram viadutos. Essa configuração das cidades é reflexo da centralidade do automóvel como modo de deslocamento principal. Nos termos de Marx (2013), conforme o capitalismo, o automóvel transformou o tempo em mercadoria, e uma minoria se diferencia da grande maioria que depende, exclusivamente, do transporte coletivo. Em vista desse cenário, promove-se a extensão do corpo em uma máquina motorizada, proporcionando a massificação do automóvel como o triunfo absoluto do individualismo burguês. Outrossim, os próprios bairros começam a ser projetados em função do carro, assim é o mundo da cidade capitalista.

Acerca disso, Gounet (1999), em *Fordismo e o Toyotismo na Civilização do Automóvel*, aponta o peso e a influência estratégica do automóvel, suas consequências e, particularmente, o seu papel pioneiro na organização do trabalho. É bom lembrar que, para além da sua importância setorial, existe uma dinâmica econômica que se articula ao seu redor. Esse modelo de desenvolvimento generaliza-se nas grandes cidades metropolitanas ligadas à mobilidade urbana. Nesse processo, a expansão do transporte coletivo, por meio do ônibus, tem como um dos seus objetivos recobrir trechos ainda não explorados nas cidades, isto é, lotes mais afastados.

De acordo com Alcantara Júnior e Selbach (2009), a região metropolitana de São Luís sofreu o impacto de uma urbanização tardia que, a partir dos anos 1970, mudaria profundamente a sua configuração urbana e, conseqüentemente, a qualidade da mobilidade urbana. Nesse período, a capital maranhense tornou-se o palco de um processo concentrado de migração, especialmente nos anos 1980 e 1990, com a inclusão média de 200 mil hab. por década. Ao absorver essa massa populacional, a cidade cresceu, de forma espalhada, para além do núcleo central, para as margens opostas dos rios Anil e Bacanga, além da direção Leste-Oeste.

Como já mencionado, a preferência dos governos, por obras viárias que privilegiaram o transporte individual (automóvel) em detrimento do coletivo (ônibus), trouxe complicadores, um deles foi a falta de vias secundárias interbairros, o que formou verdadeiras ilhas em São Luís, o resultado é um quadro perturbador, para o trânsito local, com engarrafamentos, com pequenos acidentes e com dificuldades de tráfego, algo que deveria ser sanado por legislações preventivas.

A forma como as ruas e as avenidas foram sendo construídas ratifica o processo de urbanização tardia, não só o da capital, mas, também, o de outras aglomerações urbanas que cresceram aceleradamente e sem monitoramento por parte da gestão pública. Ou seja, a cidade, para além de ser um lugar onde os indivíduos estruturam suas vidas, foi transformada numa mercadoria, o espaço público se privatizou, e a segregação se impôs. No caso de São Luís, o planejamento acabou criando uma cidade dispersa, favorecendo o uso do carro e criando, ao mesmo tempo, enormes congestionamentos. Os conjuntos habitacionais, advindos com o processo de urbanização, também, passaram a povoar a capital maranhense, de uma forma dispersa e com um mínimo de conexão entre os conjuntos.

Em consonância com Burnet (2011), os planos diretores surgem como um novo modo de pensar a gestão e o planejamento da cidade, no entanto, eles se descolam da realidade desigual da cidade para abraçar bandeiras abstratas. Em São Luís, apesar das recentes diretrizes do Plano Diretor de 2023, mais precisamente no artigo (art.) 4º, inciso I, que a ponta para a promoção de políticas públicas que elevem a qualidade de vida da população (São Luís, 2023). Os problemas da Grande São Luís têm crescido abrigoando intensos processos de periferização e de segregação socioespacial, e o transporte público constitui uma das dimensões da mobilidade urbana entendida, aqui, como um movimento que permite o deslocamento das pessoas em uma cidade. É nesse cenário que a categoria de motorista de ônibus vem

sofrendo transformações morfológicas e estruturais impulsionadas pelas novas tecnologias.

Convém apontar que o neoliberalismo restaurou os interesses empresariais no comando das cidades. Muitas das empresas públicas desapareceram e cederam seu espaço para a exploração desses serviços, por grandes conglomerados empresariais, nacionais e estrangeiros. A regra, nesse contexto, é o máximo de trabalho flexível sem jornadas predeterminadas, sem espaço laboral definido, sem remuneração fixa e sem direitos, nem mesmo o de organização sindical, tendência que se fortaleceu com a crise capitalista no final anos 1970.

Segundo Anderson (1995), a chegada da crise do modelo econômico do pós-guerra jogou quase todo mundo capitalista avançado numa longa e profunda recessão. A tendência de superacumulação, combinada com a saturação dos mercados internos, associada às diversas formas de resistência e de contestação dos trabalhadores, em várias partes do mundo capitalista, foi determinante, para a crise da sociedade burguesa, no seu conjunto (Barbosa, 2006).

Na virada dos anos 1990, no entanto, os impactos sociais da globalização econômica e das políticas neoliberais se fizeram sentir nas sociedades latino-americanas. Observou-se “uma desconcentração do poder do Estado nacional, reorientado, por reformas, em favor do mercado”. Tal perspectiva aprofundou a ruptura do pacto nacional desenvolvimentista entre o que havia vigorado até os anos 1970 (Ramalho; Veras, 2013, p. 32).

Em meio a esse cenário de incertezas, uma série de novos experimentos, nos domínios da organização industrial e nos da vida social, começou a tomar formas indicando os primeiros ímpetus da passagem para um novo regime de acumulação: a acumulação flexível (Harvey, 1992). Alterada a correlação de forças, entre capitalistas e trabalhadores, os novos mecanismos geradores de trabalho excedente precarizam, informalizam e expulsam, da produção, uma infinidade de trabalhadores que se tornam sobrantes, descartáveis e desempregados (Antunes, 2018). Intensificado os ataques contra a classe trabalhadora, institui-se uma nova “ordem produtiva” (Bihar, 1996).

Conforme analisam Veras e Ramalho (2013), os estudos sobre o trabalho, em um cenário de globalização e em contextos de países periféricos, como o Brasil, trouxeram desafios de interpretação, tendo em vista substantivas diferenças, no perfil do mercado de trabalho e nas estratégias empresariais, com relação às condições de emprego e à reestruturação das atividades produtivas.

No caso brasileiro, a difusão do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP), segundo Congílio (1996), foi característico desse momento. Ao defender o máximo de racionalidade econômica, o modelo japonês estimulou as empresas a adotar programas de reestruturações produtivas nos moldes apregoados pela competitividade internacional. Os programas de qualidade/produtividade passam, então, a usurpar de cada trabalhador aquilo que os constitui como sujeito social. Sobre isto, Castells (2000), no seu clássico *A Sociedade em Rede*, constata que, na era da informação, a evolução histórica do emprego é dominada pela tendência secular do aumento da produtividade do trabalho humano.

Nesse contexto, as novas tecnologias da informação, em fábricas, em escritórios e em serviços, reacenderam o temor centenário dos trabalhadores de serem substituídos por máquinas e de se tornarem impertinentes à lógica produtivista do modo de produção capitalista. De fato, as máquinas passam a ocupar, cada vez mais, empregos que pertenciam a homens e mulheres, transformados naquilo que Marx (2013) denominou de “exército industrial de reserva”.

Essa população excedente relativa, o exército de reserva industrial, assume formas variadas, na sociedade moderna, inclusive os desempregados; os temporariamente empregados; os empregados em tempo parcial; a massa das mulheres que, como donas de casa ou domésticas, constituem uma reserva para “as ocupações femininas”; os exércitos de imigrantes, tanto agrícolas como fabris; a população negra com suas taxas extraordinariamente elevadas de desemprego; e as reservas estrangeiras de trabalho (Braverman, 1987, p. 327).

No que lhe concerne, Fontes (2017, p. 52) insisti no fato de que:

a expansão do capitalismo, em escala internacional, é simultaneamente a produção de mais trabalhadores (expropriações), capazes de produzir mais-valor, e de desemprego [...] pode haver mais trabalho e menos emprego. As formas mais conhecidas são tecnologias que dispensam trabalhadores, processos nacionais ou internacionais de deslocalização de empresas, ou ainda ataques diretos, contra direitos conquistados, quando e onde porventura tenham ocorrido melhorias das condições salariais e organização de trabalhadores, para assegurar limites legais, à jornada e às condições de trabalho.

Cabe lembrar que, no século (séc.) XIX, Marx e Engels (2005) testemunharam um dos primeiros movimentos históricos, no sentido de uma progressiva automatização da produção, a indústria têxtil algodoeira da Inglaterra, sendo enfático quanto ao progressivo desenvolvimento das forças produtiva. “A

burguesia não pode existir sem revolucionar constantemente as forças produtivas” (Marx; Engels, 2005, p. 43). Sobre esse revolucionamento das forças produtivas, ele vai observar que, essencialmente, as máquinas tomam o lugar da força humana, na realização de seu trabalho, ao retirar, de suas mãos, o objeto sobre o qual o trabalho deveria atuar. No contexto atual, a automação e a robotização potencializam tanto a produtividade como a riqueza social, e são esses mesmos processos que reduzem, gradativamente, a necessidade ou quantidade de trabalho humano (Schaff, 1995).

É por isso que, no seu processo histórico, as revoluções tecnológicas permitem, aos capitalistas mais inovadores, absorverem a mais-valia extraordinária, o que é comum nos momentos de expansão de um padrão tecnológico. Significa dizer que as condições de existência do proletariado (ontem e hoje) se igualam na medida em que “a máquina extingue todas as diferenças de trabalho e, quase por toda a parte, reduz o salário a um nível igualmente baixo” (Marx, 2005, p. 47).

Isso resulta, hoje, como também, no passado, na introdução de máquinas, cada vez mais aperfeiçoadas, no processo de trabalho – que permitem produzir a mesma quantidade de produtos em tempo duas, três ou quatro vezes menor – e, portanto, num desenvolvimento manifesto da produtividade. Mas, correlativamente, isso tem efeitos precisos no agravamento da exploração da força de trabalho (aceleração do ritmo de trabalho, supressão de empregos e postos de trabalho), não apenas para os proletários, mas também para os trabalhadores assalariados não proletários, inclusive certos técnicos, até mesmo de alto escalão, que “não estão mais atualizados” com o progresso técnico e, portanto, não têm mais valor de mercado: daí o desemprego subsequente (Marx, 2013, p. 42).

Essas máquinas, como produtoras, maximizam, cada vez mais, a produção por meio da exploração da força de trabalho e da substituição de trabalhadores, isto é, a máxima interação entre trabalho vivo e morto. Além do mais, mesmo com o aperfeiçoamento e o crescimento das máquinas, no setor de produção, em detrimento do trabalho humano, não há indício de redução da jornada de trabalho (Teixeira, 2010).

A partir do mesmo raciocínio, Rifkin (1996) sublinha o quanto o emprego foi vitimado por robôs, mecatrônica, parafernália cibernéticas e tecnologia da informação, que ampliam o desemprego estrutural maximizando, ainda mais, o número de pessoas em busca de trabalho, ou precarizando outras tantas. Diante dessa situação particular, assistiu-se, na virada do séc. XXI, o crescimento das novas tecnologias, no âmbito do transporte coletivo, tendo, como justificativa, a busca pela

inovação, a aprimoração, a eficiência e a efetividade do sistema de transporte. Daí, tem-se a necessidade de se examinar a relação entre as novas tecnologias e o avanço crescente da precarização do trabalho.

Em São Luís, a implantação do novo sistema de bilhetagem eletrônica tornou evidente que, do ponto de vista do capital, o trabalhador é apenas portador de força de trabalho. No mesmo sentido, Engels (2010, p. 247) enfatiza que: “[...] o operário compreende, a cada instante, que o burguês o trata como uma coisa, como propriedade sua [...]”. Sob estas condições, o trabalhador se sente desamparado e desprotegido. Com isto, a subjetividade e a consciência de classe de cada trabalhador (a) seguem sendo minadas pela burguesia. Desta forma, o capital é, portanto, o movimento de possibilidades opostas cuja contradição é, igualmente, um processo de criação e de destruição da totalidade de relações sociais (Grespan, 2012).

Consequentemente, a precarização das relações de trabalho, a cada período histórico, tem sido intensificada e, para lembrar Marx (2013), trata-se de novas formas de subsunção real do trabalho ao capital no mundo maquinico, seja pela vigência da máquina/ferramenta autômato, ou mais contemporaneamente, nas áreas de ponta da máquina ferramenta digital.

À luz de tal situação, o trabalho, relativamente mais formalizado e mais dotado de direitos, vem sendo substituído pelos mais distintos e diversos modos de ser da informalidade e da precarização, a saber: o trabalho temporário na sua enorme gama de variedades; as falsas cooperativas; o empreendedorismo, falácia ideológica que veicula a ideia de que cada um pode ser empreendedor de si próprio; e, ainda, o trabalho voluntário, que não condiz com a sua denominação porque é obrigatório.

Significa dizer que as novas formas de exploração do trabalho, que se expressam nas novas funções de dirigir e de cobrar e, ao mesmo tempo, estar atento ao fluxo de passageiros que sobem e descem nas paradas e nos terminais, implicam num outro movimento, o de ampliar seu campo de visão e sua percepção para evitar acidentes e assaltos. Tal processo se intensificou, com as demissões em massa de cobradores e cobradoras, em 2020. No tocante à dupla função do motorista, Silveira (2018, p. 159) ressalta que:

[...] o motorista passou a ter que prestar atenção em dirigir, receber pagamentos em dinheiro e dar o troco, liberar passagens, pela catraca, por ocasião da validação de cartões de gratuidade, fechar a porta de trás – de modo a desembarcar passageiros(as) sem que embarquem “caloteiros” –, fornecer informações, lidar com demandas

de passageiros(as) e organizar e resguardar o dinheiro do caixa. Nas observações que realizei, não foram raras as situações em que vi um motorista realizar concomitantemente três ou mais dessas tarefas, e isso sob pressão de que qualquer “erro”, cometido por ele(a), pode resultar em punições, perdas monetárias, conflitos verbais e/ou físicos, e/ou em acidentes.

Levando em conta essa conjuntura, não é a tecnologia que intensifica a precarização das relações de trabalho, e, sim, o apetite insaciável do empresário capitalista pelo incremento da acumulação de capital. Acerca deste ponto, em consonância com o que Marx (2012, p. 513) salienta:

a maquinaria encurta o tempo de trabalho, ao passo que, em seu uso capitalista, ela aumenta a jornada de trabalho; por si mesma, ela facilita o trabalho, ao passo que, utilizada de modo capitalista, ela aumenta sua intensidade; [...] por si mesma, ela aumenta a riqueza do produtor, ao passo que, utilizada de modo capitalista, ela o empobrece.

A categoria de motorista de ônibus, como já mencionado, está intrinsecamente vinculada à lógica da expansão urbana e sofre os impactos tanto físicos como mentais, assunto que será tratado nos próximos três capítulos.

Assim, para se dar conta da particularidade do objeto, buscou-se apreender algumas de suas múltiplas determinações, nesse sentido, ancorado no método histórico-dialético, adotou-se diversos procedimentos metodológicos. A questão central da pesquisa foi compreender o novo sistema de bilhetagem eletrônica, em São Luís, e os seus impactos nas relações de trabalho dos motoristas de ônibus. Este problema de pesquisa se pormenorizou em duas perguntas, que orientaram as incursões na pesquisa de campo: (1) como os motoristas estão vivenciando as transformações eletrônicas no dia a dia do trabalho?; (2) quais as estratégias que o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Maranhão (STTREMA) vem construindo?

Os movimentos sociais que lutam pelo direito ao transporte público de qualidade em São Luís, ainda são tímidos. No tocante a implantação da “tarifa zero”, apesar de ter sido aprovado pela câmara de São Luís no dia 23 de abril de 2023, até

o momento ainda não foi sancionado pelo prefeito Eduardo Braide¹. Trata-se de um direito que visa proporcionar acesso gratuito ao transporte coletivo durante os domingos e feriados, permitindo que os cidadãos se locomovam sem ônus.

Do ponto de vista metodológico e visando a consecução dos objetivos propostos, a pesquisa foi dividida em três etapas. A primeira foi a revisão bibliográfica, a leitura e o fichamentos de textos além da natureza conceitual e histórica implicada na problemática em questão. A segunda, o levantamento de dados secundários, tais como as convenções ou acordos coletivos dos rodoviários, as cláusulas da Lei 13.467, de 2017, relacionadas à perda de direitos, e matérias de jornais. A terceira, a pesquisa de campo relacionada às percepções dos agentes sobre as suas condições de trabalho. Ao todo foram entrevistadas 32 pessoas, nos quais foram 21 motoristas, 10 usuários do transporte coletivo e o vice-presidente do STTREMA. As perguntas constam nos Anexos I, II e III.

Essa dimensão empírica da pesquisa teve o intuito de compreender os aspectos estruturais das condições laborais dos motoristas de ônibus e o estado atual da precarização das relações de trabalho que atinge o setor de transporte coletivo por meio de relatos orais e entrevistas semiestruturadas, registradas com o uso de gravador e de diário de campo. As entrevistas possibilitaram o acesso e as representações que fazem das suas condições de trabalho. Algumas dificuldades foram encontradas, no trabalho de campo, pois, mesmo com a identificação do pesquisador e o propósito da entrevista, a desconfiança, por parte de alguns motoristas, permaneceu durante todo o processo. Logo, foram necessárias algumas idas, ao campo, para a consolidação da confiança entre pesquisador e entrevistado. A hipótese, quanto ao nível de desconfiança, foi que esse fator esteja relacionado à constante vigilância das empresas.

Esta dissertação foi estruturada em três capítulos; no primeiro capítulo, analisou-se o trabalho e a força de trabalho, o binômio taylorismo/fordismo, a crise do fordismo e a acumulação flexível, como reestruturações capitalistas que produziram alterações estruturais (no mundo do trabalho) impulsionadas pelas novas tecnologias. Considerou-se que, a partir dessa lógica, o trabalho foi sendo, cada vez mais,

¹ Câmara de São Luís aprova retorno do “Tarifa Zero”; ônibus gratuitos aos domingos e feriados. Acessado em <https://blogdominard.com.br/2024/04/camara-de-sao-luis-aprova-retorno-do-tarifa-zero-onibus-gratuitos-aos-domingos-e-feriados>. em 26 de jun. 2024.

desapropriado, de modo que o taylorismo/fordismo e a acumulação flexível são partes intrínseca dessa dinâmica estrutural.

No segundo capítulo, a recomposição da hegemonia burguesa e suas expressões na América Latina e no Brasil. Examinou-se o neoliberalismo, no Brasil, e a reestruturação dos processos produtivos, sob os governos Collor e FHC, as repercussões no movimento Sindical e, principalmente, a normalização do trabalho precário a partir da reforma trabalhista, de 2017.

Já no terceiro capítulo, o foco foi a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica no transporte público de São Luís, a precarização das relações de trabalho, sob a ótica dos motoristas de ônibus, os resultados da pesquisa de campo, a aplicação de entrevistas e as observações empíricas em terminais da região metropolitana de São Luís. A pesquisa possibilitou captar e assimilar a percepção que os motoristas têm do seu dia a dia, principalmente após a inserção desse sistema de bilhetagem eletrônica.

1 TRABALHO E FORÇA DE TRABALHO

1.1 O trabalho como criação de valor

Na sua análise, a respeito do processo de trabalho, Marx (2013) entende o trabalho, como um processo que se efetiva, na relação de intercâmbio entre homem e natureza, em que este primeiro usa seu cérebro e seus membros com a finalidade de transformar a segunda, e, nesse encadeamento, metamorfosear a si mesmo, desenvolvendo suas potências adormecidas e modificando sua própria essência, mesmo sem ter consciência disso. Todavia, embora sendo o ponto de partida do processo de humanização, o trabalho, na sociabilidade burguesa, é rebaixado e torna-se uma mera atividade de subsistência e de satisfação de carências imediatas.

Nesse sentido, para Marx (2013, p. 303), “o trabalho é a apropriação do natural para satisfazer as necessidades humanas”. Porém, esse controle e submissão não são isolados, pois, além de todos os órgãos do corpo que trabalha, é exigida uma vontade orientada a um fim, que se manifesta, por meio da atenção, durante todo o tempo do processo de trabalho.

O processo de trabalho, na natureza, opera uma transformação envolvendo uma relação de intercâmbio orgânico, uma troca material, entre homem e natureza. Este, no empenho para concretizar seu objetivo através do processo de trabalho, busca meios de trabalho que possam realizar a sua finalidade. Entre o homem e a natureza, ou entre o mesmo e o objeto de trabalho, existe, pois, uma escolha dos meios de trabalho a partir de suas propriedades químicas e físicas. Estas que podem intervir, no objeto, e concretizar a sua transformação planejada, igualmente, desde o início do processo.

Nas palavras de Marx (2013, p. 150):

o processo de trabalho, como o apresentamos em seus elementos simples e abstratos, é atividade orientada a um fim para produzir valores de uso, apropriação do natural para satisfazer as necessidades humanas, condição universal do metabolismo entre o homem e a natureza, condição natural eterna da vida humana e, portanto, independentemente de qualquer forma dessa vida, sendo antes igualmente comum a todas as suas formas sociais. Por isso, não tivemos necessidade de apresentar o trabalhador, em sua relação, com outros trabalhadores. O homem e seu trabalho, de um lado, a natureza e suas matérias, do outro, bastavam.

Ao examinar as sociedades capitalistas, Gorz (1982) diz que o trabalho é uma atividade que se exerce, por conta de um terceiro, em troca de um salário, segundo formas e horários fixados por aquele que paga, visando fins que não são escolhidos por quem o executa. Sendo assim, “o trabalho não é a liberdade, o trabalho é apenas um meio de ganhar dinheiro e não uma atividade com fim em si mesmo” (Gorz, 1982, p. 10). Logo, a realização de um determinado trabalho, ao invés de maximizar as potencialidades de cada trabalhador, pelo contrário, subjuga-os, ainda mais, a uma condição de servidão e de dependência, na qual eles apenas trocam a sua mão de obra (força de trabalho), por um salário, para garantir, pelo menos, a sua subsistência.

De acordo com Rubin (1987, p. 33):

o capitalista tem de comprar, do trabalhador, o direito de utilizar sua força de trabalho, e, do proprietário de terra, o direito de utilizar sua terra. Para fazê-lo, tem de possuir capital suficiente. Somente como proprietário de uma determinada soma de valor (capital), que lhe permite comprar os meios de produção e torna possível, ao trabalhador, comprar os meios de subsistência necessários, ele se converte em capitalista, organizador e administrador da produção.

É importante sublinhar que, através do valor, o trabalho, como intercâmbio sóciometabólico, se universaliza, vinculando não só todos os produtores isolados, mas, também, aqueles que consomem seus produtos. Nesta perspectiva, é o trabalho que define o ser social. A ideia contemporânea do trabalho surge com o capitalismo manufatureiro, e até o séc. XVIII, o termo “trabalho” designava a labuta dos servos e dos trabalhadores por jornada, produtores dos bens de consumo ou dos serviços necessários à sobrevivência que, dia após dia, exigem ser renovados e repostos.

Abolir o trabalho e liberar o tempo – liberar o tempo para que os indivíduos possam se tornar senhores de seu corpo, do emprego que fazem de si mesmos, da escolha de suas próprias atividades, de seus objetivos, de suas obras – são exigências a que o “direito à preguiça” de uma tradução infelizmente reducionista. A exigência de “trabalhar menos” não tem por sentido e por finalidade “descansar mais”, mas “viver mais”, o que quer dizer: poder realizar, por si mesmo, uma parte das coisas que ele atualmente compra (Gorz, 1982, p. 11).

Com a chegada da era da automação, os trabalhadores são levados a uma fragmentação, e, por um lado, tem-se a abolição do trabalho antissocial, advento da sociedade do desemprego, e, por outro, esta abolição tem levado à sociedade do tempo liberado. Assim dizendo, o que se trata, agora, é da liberação do trabalho; esta

luta deve ser feita, no campo da ampliação do tempo de não-trabalho (em outras palavras, atividade livre), em contraposição ao tempo de trabalho. Sob este olhar, a diminuição da jornada de trabalho, por conseguinte, propicia, ao trabalhador e à trabalhadora, um tempo a mais, para que usufruam e comprem o que lhes fornecerá satisfação e realização, por meio do seu trabalho, de modo que o mesmo seja uma atividade vital e emancipadora.

Logo, o trabalho está para além de uma simples atividade instintiva, pois é “a força que criou a espécie humana e a força pela qual a humanidade criou o mundo como o conhecemos” (Braverman, 1987, p. 53). Assim, quando nascemos, já nos deparamos com uma sociedade cuja riqueza, no dizer de Marx (2013, p. 113), nos é apresentada com uma “enorme coleção de mercadorias”. Logo, o trabalho, enquanto valor de uso, é condição de existência da humanidade. Portanto, independente da forma de sociedade que a humanidade tenha desenvolvido ou que venha a desenvolver, o trabalho apresenta-se como uma “eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre homem e natureza (Marx, 2013, p. 152).

O autor supracitado ressalta que o trabalho é “[...] um processo de que participam o homem e a natureza, processo este que o homem, por intermédio de sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza”. Dentro desta abordagem, defronta-se com a natureza como uma de suas forças. Ademais, põe, em movimento, as forças de seu corpo (braços e pernas, cabeça e mãos) no intuito de apoderar-se dos recursos da natureza, imprimindo-lhes forma útil à vida humana. Assim, atua, sobre a natureza externa, e modificando-a, ao mesmo tempo em que transforma sua própria natureza. Ou seja, o trabalho humano é consciente, intencional e proposital. Desta forma, no fim do processo do trabalho, aparece um resultado que já existia na imaginação do trabalhador (Marx, 2013).

Ao separar um objeto de seu meio natural (água e terra), o homem, por meio do trabalho, transforma o dado objeto em ferramenta de trabalho, podendo, destarte, ser compreendido enquanto matéria que se aplica ao trabalho. E, a esse conjunto dos meios com as ferramentas de trabalho, são, por sua vez, caracterizados como meios de produção. O que, em consequência, atribui valor de uso a uma coisa é a sua utilidade, não interessando, de forma alguma, a quantidade de trabalho empregado em sua produção, ou a forma como ela supre a necessidade humana (Marx, 2013).

Acerca do significado do processo de trabalho, Harnecker (1983, p. 32) lembra que é um “processo de transformação de um determinado objeto, seja este em estado natural ou já trabalhado, em um produto determinado”. Em conformidade com isto, o momento de transformação se define, no processo de trabalho, como o mais importante, pois só haverá um produto final se houver a intervenção da força humana.

No modo de produção capitalista, os valores de uso se apresentam como portadores materiais de valor de troca. Logo, um dado objeto, quando levado até um mercado ou loja, tem o seu valor passando a ser, exclusivamente, de troca, transformando-se em mercadoria. E, ao assumir essa forma, perde, completamente, toda e qualquer determinação quantitativa de valor, transformando-se em algo meramente social. Devido a estes fatores, é, através do dinheiro (como equivalente geral), que todas as mercadorias serão igualadas. Conseqüentemente, oculta-se o trabalho concreto contido na mercadoria e explicita-se o valor abstrato por meio do preço. Portanto,

a igualdade dos trabalhos humanos assume a forma material de igual objetividade de valor dos produtos de trabalho, a medida do dispêndio de força de trabalho do homem, por meio da sua duração, assume a forma da grandeza de valor dos produtos de trabalho, finalmente, as relações entre os produtores, em que aquelas características sociais de seus trabalhos são ativadas, assumem a forma de uma relação social entre os produtos de trabalho (Marx, 2013, p. 147).

Nesse sentido, as mercadorias aparecem como possuindo características inerentes a elas mesmas. Na sociedade capitalista, o trabalhador, para garantir a sua existência, precisa, desde então, vender a sua única mercadoria: a força de trabalho. E, nesse processo, a produção de mais-valia torna-se uma condição imprescindível para o processo de acumulação, pois é este o movimento que adiciona mais valor (Marx, 2013).

Nas sociedades onde vigora o modo de produção capitalista, só é considerado produtivo o trabalho que autovaloriza o capital, sendo assim, se um alfaiate, por exemplo, fabrica roupas e as vende por conta própria, para garantir a sua subsistência, segundo a lógica do capital, ele é considerado um trabalhador improdutivo. Mas, se ele for contratado por um capitalista, que vai extrair uma parte significativa do valor da sua força de trabalho, ele, nesse caso, passa a ser considerado um trabalhador produtivo.

O processo de trabalho começa, portanto, com um contrato ou acordo que estabelece as condições da venda da força de trabalho pelo trabalhador e sua compra pelo empregador. Sendo assim,

o que distingue a força de trabalho humano é, portanto, não sua capacidade de produzir um excedente, mas seu caráter inteligente e proposital, que lhe dá infinita adaptabilidade e que produz as condições, de modo que seu produto excedente pode ser continuamente ampliado (Braverman, 1987, p. 54-58).

Deve ser enfatizado que, na medida que o capital valoriza o trabalho morto e deprecia o trabalho vivo, cada vez mais, o trabalho torna-se estranhado e esvaziado de sentido, transfigurando-se apenas num meio para os capitalistas obter seus lucros. Logo, é em nome do lucro que o sistema do capital atropela as forças vitais dos seres humanos, mantendo-os sob um controle que só reproduz uma condição de subordinado.

Foi dessa forma que a mecanização do trabalho passou a exigir a mecanização do trabalhador, pela coerção e pela produtividade, por intermédio da imposição de ritmos cada vez mais frenéticos.

Em conformidade com Mészáros (1989, p. 27),

a determinação operativa onipresente, no sistema do capital, é e continua sendo o imperativo da lucratividade. É isto que deve sobrepujar todas as outras considerações, quaisquer que sejam as implicações. Neste sentido, qualquer coisa que assegure a contínua lucratividade da empresa particular, *ipso facto* também qualifica para ser considerada como empreendimento economicamente viável.

Conseqüentemente, a produção capitalista impulsiona formas de obtenção de lucros tendo como ponto central a redução drástica dos custos, no processo de produção, especialmente, com a compra da força de trabalho e com a ampliação dos domínios do mais trabalho, em escala global. Para atingir tais objetivos, os capitalistas acionam o Estado burguês, que, do ponto de vista estrutural, é peça fundamental, para propiciar as condições concretas da produção capitalista, ao neutralizar, no produtor direto, a tendência a ação coletiva; e o faz organizando um outro coletivo, oposto à classe social, que, de um lado, unifica os agentes da produção já isolados, no mercado (por meio do contrato de trabalho), e, do outro, reproduz este isolamento, ao impedir a formação de um coletivo, na esfera da produção (Saes, 1985).

Com base nos argumentos apresentados, o desenvolvimento da valorização do capital, mediado pela produção genuinamente destrutiva, ao lado de um consumismo estimulador/manipulador, evidencia processos de alienação cada vez maiores, nos quais as necessidades humanas são restritivas. Sendo assim, a valorização do capital é uma das formas mais desumanas, pois, a partir dela, ampliam-se os processos de alienação.

Dentro dessa perspectiva, o processo de trabalho é controlado, pelos interesses alheios às necessidades dos produtores diretos (não proprietários dos meios de produção), para que possam continuar valorizando o capital por intermédio da extração da sua mais-valia (Farias; Lima; Almeida, 2015). É a partir desse impulso desmedido, em sua voracidade por trabalho excedente, que o capital viola os limites extremos, físicos e morais da jornada de trabalho, usurpando o tempo que deveria pertencer ao crescimento, ao desenvolvimento e à saúde do corpo de cada trabalhador e trabalhadora (Marx, 2013).

Em relação à saúde-doença, o processo de trabalho representa o momento em que tomam forma os padrões de desgaste-reprodução dos grupos humanos. Nesse sentido, segundo Laurell e Noriega (1989, p. 106), “se para o capital o processo de trabalho é o meio do processo de valorização, para o trabalho, é o âmbito primário da luta contra a exploração. Para ambos, esse processo é inevitável e, portanto, um espaço indiscutível de confronto”.

Sendo assim, para a compreensão do processo de trabalho, de forma totalizante e dinâmica, em relação às precárias condições de trabalho aos quais os trabalhadores e as trabalhadoras são submetidos/as, é necessário conhecer todos os elementos que o compõem, ou seja, o objeto de trabalho, os instrumentos e o próprio trabalho.

No que lhe toca, Engels (2010), em sua clássica obra *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*, parte do modo de produção capitalista, que, naquela formação social, se tornara hegemônico, particularmente, com os efeitos da revolução industrial. O autor identificou as precárias condições que os operários vivenciavam com a chegada da primeira máquina de fiar. A partir de um trabalho etnográfico, ele analisou a rotina das famílias inglesas e as profundas transformações que ocasionaram a divisão entre a fiação e a tecelagem e o surgimento do proletariado industrial, em que o resultado foi a vitória do trabalho mecânico sobre o manual, com: I) redução dos preços das mercadorias manufaturadas; II) crescimento do comércio e

das indústrias; III) conquista de mercados estrangeiros sem proteção; IV) crescimento do capital e da riqueza nacional; V) crescimento acelerado do proletariado; VI) destruição da propriedade e da segurança de trabalho; VII) degradação moral e agitações políticas.

Cabe apontar que a, no campo, introdução das máquinas, pouco a pouco, transmutou a antiga classe de tecelões-agricultores, conforme Engels (2010, p. 48), em “[...] tecelões, que viviam apenas de seu salário e não possuíam propriedade”, em uma palavra, “proletários”. O autor também descreve a formação da classe trabalhadora, na Inglaterra, como um enorme exército industrial de reserva composto por trabalhadores inativos ou desempregados, prontos para ingressar nas grandes fábricas. Estes trabalhadores (reserva de indivíduos) sem trabalho viviam às margens da sociedade, muitos deles, em decorrência da perda de seu emprego, foram despejados de suas casas, tendo “[...] uma existência penosa, mendigando e roubando, varrendo ruas e recolhendo imundícies, transportando coisas, com um carrinho de mão ou um burro, fazendo comércio ambulante ou biscates (trabalho informal)” (Engels, 2010, p.126).

O autor mencionado também percebeu que esse exército de desempregados — essa população supérflua — tenta sobreviver como pode, inclusive sob salários e sob condições de trabalho piores do que a dos empregados. Ademais, esta concorrência, entre o exército ativo e o da reserva de trabalhadores, força os salários para baixo:

preferirá, na esperança de dias melhores, aceitar metade do salário a sentar-se silenciosamente, numa rua, e morrer, na frente de todo mundo, como já aconteceu com tantos desempregados. ... E se há mais operários que aqueles que, à burguesia, interessa empregar, se, ao término da luta concorrencial entre eles, ainda resta um contingente sem trabalho, esse contingente deverá morrer de fome, porque o burguês só lhe oferecerá emprego se puder vender, com lucro, o produto de seu trabalho (Engels, 2010, p. 119).

Sendo assim, a história das condições de trabalho do proletariado é também a história de adoecimento, sofrimento e abusos, de sua vida mutilada e dilacerada. Não apenas as doenças são realidade nos locais de trabalho, os acidentes também são recorrentes. Para além das inúmeras enfermidades e deformações, há outros (diversos) fatores que causaram grandes danos físicos aos operários. O trabalho, em meio às máquinas, segundo Engels (2010), está sujeito a inúmeros

acidentes mais ou menos graves, cuja consequência é a incapacidade parcial ou total do operário para o exercício do seu trabalho. Já para o burguês, “o destino posterior do operário, se não mais puder trabalhar, é um problema que não lhe diz respeito” (Engels, 2010, p. 201).

O desdobramento desse processo, com a inserção das máquinas, é o crescimento de um exército de reserva à disposição do capital. Engels (2010) já observa essa realidade, na Inglaterra do séc. XIX, quando as máquinas passaram a fazer a maior parte dos trabalhos, reduzindo, assim, a função do operário, em pequenas reparações, principalmente, nos lugares e espaços onde não se exigia força física, apenas dedos ágeis, entrando, por sua vez, em cena, a contratação de mulheres e de crianças numa condição de precariedade.

Outrossim, o autor supracitado vai desvendando, assim, as determinações mais profundas desse modo de produção. Ele percebe que o capitalismo é um sistema — benéfico à classe dominante, a burguesia, detentora dos meios de produção, das fábricas e das máquinas — cuja produção ocorre “[...] não para a satisfação imediata das necessidades, mas para a obtenção do lucro” (Engels, 2010, p. 123). De maneira análoga, o autor cita que o mesmo tende a avolumar miséria na imensa maioria da população, que se torna, cada vez mais, proletarizada e pauperizada, ou seja, expropriada dos meios de sobrevivência, forçada a vender a sua força de trabalho e a competir com as máquinas. Sendo assim, tende, de um lado, às constantes revoluções tecnológicas e à concentração da propriedade e da riqueza.

Diante dessa realidade, Engels (2010) vislumbra que a única maneira do proletariado conseguir salvar a sua humanidade seria por meio da sua organização, como classe, em oposição à tirania dos proprietários, que defendiam seus interesses através do monopólio da propriedade privada e da manutenção do poder estatal. Contudo, em sua luta contra a burguesia, o autor percebeu que o proletariado enfrenta, também, inimigos internos, a saber os “fura greve” etc.: aqueles trabalhadores “[...] seduzidos pelas efêmeras vantagens que os burgueses lhes oferecem” (Engels, 2010, p. 251). De sorte que a unidade dos trabalhadores precisa ser construída, e uma das lutas mais importantes se dá, exatamente, nessa tentativa ininterrupta de gerar unidade enquanto a burguesia estimula e fomenta divisões e concorrências das mais diversas ordens.

Em suma, o que o jovem Engels (2010) observou, na Inglaterra, foi o nascimento do capitalismo, com suas impressionantes revoluções técnicas, que não

se converteu em melhores condições de vida (menos trabalho e mais riqueza para a gigantesca maioria da população) às classes trabalhadoras. Pelo contrário, por ter o seu fundamento no lucro de uma pequena minoria proprietária, todo este progresso se reverteu em mais exploração e em miséria para a grande maioria, pois trata-se de um processo de proletarização em que, ao perder os seus meios de trabalho, são obrigados a vender sua força de trabalho para garantir a sua sobrevivência.

Para além disso, incube mencionar que, no início do séc. XX, em face da consolidação do capitalismo monopolista, a sociedade se deparava com profundas e intensas transformações sociopolíticas e culturais, e estas exigiam reestruturações produtivas por meio de novas formas de controle da força de trabalho.

1.2 O taylorismo/fordismo e a organização do trabalho no século XX

Historicamente, muito antes de Taylor e Ford, houveram outros autores que contribuíram, significativamente, para o desenvolvimento das formas de gestão organizacional. Destaca-se, aqui, um texto clássico da literatura econômica mundial que contribui para reforçar a ideia de que, antes de Taylor, já se escrevia sobre formas gerencias de produção, esse, por sua vez, é o livro *A riqueza das Nações*, de Adam Smith, publicado em 1776. No Livro Primeiro desta obra, Smith discute a divisão do trabalho dando, como exemplo, o já conhecido caso da fábrica de alfinetes:

tomemos, pois, um exemplo, tirado de uma manufatura muito pequena, mas na qual a divisão do trabalho, muitas vezes, tem sido notada: a fabricação de alfinetes. Um operário não treinado para essa atividade [...] nem familiarizado com a utilização das máquinas ali empregadas [...], dificilmente poderia talvez fabricar um único alfinete em um dia, [...]. Entretanto, da forma como essa atividade é hoje executada, não somente o trabalho todo constitui uma indústria específica, mas ele está dividido em uma série de setores, [...]. Um operário desenrola o arame, um outro o endireita, um terceiro o corta, um quarto faz as pontas, um quinto o afia, nas pontas, para a colocação da cabeça do alfinete; [...]. Assim, a importante atividade de fabricar um alfinete está dividida em aproximadamente 18 operações distintas, as quais, em algumas manufaturas, são executadas por pessoas diferentes, [...] parte daquilo que hoje são capazes de produzir, em virtude de uma adequada divisão do trabalho e combinação de suas diferentes operações (1983, p. 41-42).

Mas essa especialização, a qual o autor supracitado se refere, não é natural como imaginava. Houve, para tanto, o propósito patronal de reunir, rapidamente, um

número significativo de trabalhadores assalariados numa oficina ou numa manufatura. A questão da gerência está associada ao controle, com ela inicia, a partir de um prolongado e meticuloso processo de absorção patronal de conhecimento e de fixação autoritária de novos padrões de fabricação, o que indicou, exclusivamente, a incrementação da vigilância e da disciplina.

Entretanto, foi com o taylorismo que apareceu o controle patronal do processo de trabalho no início do séc. XX, nos Estados Unidos da América (EUA). Apesar do enfoque de Taylor ser o de assegurar o máximo de prosperidade ao patrão e ao empregado, a própria história demonstrou que, no que se refere ao trabalhador, o bem-estar tem passado bem distante de tal ideal. Por sua vez, o fordismo é um método de organização da produção e do trabalho complementar ao taylorismo “[...] que se caracteriza pelo gerenciamento tecnoburocrático de uma mão de obra especializada sob técnicas repetitivas de produção de serviços ou de produtos padronizados” (Tenório, 2008, p. 88). Como um paradigma gerencial, o fordismo surgiu, mais especificamente, na indústria automobilística, que tem a particularidade de ser pioneira na organização do trabalho na fábrica e em todo o sistema de produção.

Um princípio geral de organização da produção (compreendendo paradigma tecnológico, forma de organização do trabalho e estilo de gestão). Neste plano, podem ser destacados os seguintes traços característicos ou princípios constitutivos do paradigma fordista: a) racionalização taylorista do trabalho: profunda divisão — tanto horizontal (parcelamento das tarefas) quanto vertical (separação entre concepção e execução) — e especialização do trabalho; b) desenvolvimento da mecanização através de equipamentos altamente especializados; c) produção em massa de bens padronizados; d) a norma fordista de salários: salários relativamente elevados e crescentes — incorporando ganhos de produtividade — para compensar o tipo de processo de trabalho predominante (Ferreira *et al.*, 1991, p. 4).

Cabe sublinhar que o que havia, antes do fordismo, era, completamente, artesanal. Efetivamente, o fordismo surgiu a partir das ideias de Henry Ford, que, de mecânico a engenheiro-chefe e proprietário de fábrica, adquiriu experiência suficiente para elaborar um método de produção superior ao artesanal. E o sucesso de seu método se deu graças à aplicação da verticalização e da horizontalização do processo de produção, desde a matéria-prima, indo até a colocação do produto no mercado.

Comparado ao taylorismo, cuja prática e o método de produção são individuais, no fordismo, tal prática se dá de forma coletiva, onde o andamento da produção é “[...] acompanhado pelo ritmo da esteira, ou do plano inclinado, e não mais, unicamente, pela capacidade do trabalhador, o que implica, por um lado, disciplinamento do tempo do trabalhador e, por outro, impede a sua participação e/ou criatividade” (Tenório, 2011, p. 1155). A data básica do fordismo é 1913, quando Henry Ford, à frente das suas empresas, criou aquilo que ele mesmo denominou de uma nova organização na produção e no trabalho, destinada a fabricar veículo T, por um preço relativamente baixo, para um consumo de massa.

Acerca disso, segundo Gounet (1999), objetivamente, Henry Ford confrontou o antigo regime de trabalho e aplicou os métodos do taylorismo (ou organização científica do trabalho) à indústria automobilística para atender a um potencial consumo de massas. É somente a partir do processo de produção em massa fordista que se torna possível elaborar grandes quantidades de produtos padronizados, sob a organização da produção e do trabalho, empregando matéria-prima, máquinas e equipamentos, desenho e mão de obra, standardizados ao menor custo possível.

É importante salientar que o modelo de produção fordista não se restringiu apenas ao ambiente norte-americano, ele se expandiu para a Europa e para a América. Governos de países europeus, a exemplo da Inglaterra, da Itália, da França, da Alemanha e da Rússia, a partir dos anos 1920, adotaram o fordismo como método de gestão empresarial, bem como para a criação de empregos em seus territórios. Estes Estados empenharam-se, numa concorrência de alto nível, entre eles, ao apoiar suas empresas nacionais (Gounet, 1999). O autor também sublinha que a competição, na indústria automobilística, não se limita a uma batalha entre gigantes industriais, ela implica numa impiedosa guerra econômica entre Estados (não qualquer Estado), apenas os principais do planeta.

Logo, como um paradigma organizacional, o fordismo se caracterizou como um modelo de gestão da produção, para grandes quantidades de produtos padronizados, o que exige “[...] consumo de massa, um [...] sistema de reprodução da força de trabalho, uma [...] política de controle e gerência do trabalho, uma [...] estética e uma [...] psicologia, em suma, um [...] tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista” (Harvey, 1992, p. 121).

No que lhe é pertinente, Braverman (1987), no seu clássico *Trabalho e Capital Monopolista*, explica que a gerência científica significou o empenho na aplicação de métodos da ciência, aos problemas complexos do controle de trabalho, nas empresas capitalistas em expansão, sob a dinâmica do capital monopolista no início do séc. XX. Como mencionado, isto ocorreu por meio da técnica e do processo de trabalho que foram submetidos a um rígido controle. Estes fatores foram indispensáveis na conversão do artesanato em um apêndice da máquina.

O binômio taylorismo/fordismo buscou racionalizar, ao máximo, a produção combatendo o desperdício, no processo de produção, reduzindo o tempo e aumentando o ritmo do trabalho. Como padrão produtivo, estruturou-se com base no trabalho parcelar e fragmentado e na decomposição das tarefas que reduziam a ação operária a um conjunto repetitivo de atividades, cuja somatória resultava no trabalho coletivo produtor de veículos.

Entre o fordismo e o taylorismo, a principal diferença é que o primeiro tinha um projeto de hegemonia. Ele não queria apenas dominar a força de trabalho, mas, sobretudo, conquistar sua adesão. Isto porque hegemonia não é só dominação, é, também, a capacidade de direção, pois quem dirige é quem é capaz de conquistar a adesão dos outros. Portanto, dominar é diferente de dirigir, haja vista que nem toda classe dominante é classe dirigente. A hegemonia, segundo Gramsci (2001), começa no chão da fábrica, pois, antes de tudo, é necessário conquistar a adesão dos trabalhadores.

Em *Americanismo e Fordismo*, Gramsci (2001) ressalta que, nas décadas 1920 e 1930, o fordismo expressou a hegemonia industrial dos EUA, configurando-se como um modo de regulação das condições mais íntimas da classe operária, sob a combinação da coerção e da persuasão, no qual significou a passagem do velho individualismo econômico para a economia programática. Nesse sentido, tornou-se um modo de vida.

E expressou, com brutal cinismo, o objetivo da sociedade americana: desenvolver, em seu grau máximo, no trabalhador, os comportamentos maquinais e automáticos, quebrar a velha conexão psicofísica do trabalho profissional qualificado, que exigia uma certa participação ativa da inteligência, da fantasia, da iniciativa do trabalhador, e reduzir as operações produtivas apenas ao aspecto físico maquinal (Gramsci, 2001, p. 266).

O autor referido acima, também, vai enfatizar o fato de que o método de Ford e a sua generalização se efetivou, por meio de um longo processo de mudança, nas condições sociais dos costumes e nos hábitos individuais, não apenas pela coerção, mas por intermédio de uma junção entre coação e persuasão, sob a forma ou a aparência de altos salários e de um melhor padrão de vida. O americanismo e o fordismo implantavam, de tal modo, uma “nova cultura”, um “novo modo de vida” adequado ao novo método de racionalização da produção e do trabalho (Gramsci, 2001).

Ademais, o mesmo reconhece o alcance que tiveram as tentativas deste modelo, na cultura, com o intuito de formar um novo tipo de homem, para um novo tipo de sociedade. É pertinente observar que tal tipo de sociedade combinava mecanismos diversos de coerção moral e de persuasão, envolvendo, inclusive, a regulação dos instintos sexuais e a disseminação do individualismo como forma de evitar qualquer associação de classes.

Para Druck (1999), o modo de gestão e a organização do trabalho fordista, marcado pela automatização, pela disciplina excessiva do corpo e da vida, pela hierarquização, características substanciais do binômio taylorismo/fordismo, desembocaram na criação do operário-massa e de um novo estilo de vida, pautado nos padrões de consumo, que extrapolou o mundo do trabalho e passou a ser um questionamento do próprio americanismo.

O capitalismo do séc. XX baseou-se nesse modelo de desenvolvimento, a partir do qual se estabeleceu o consenso do pós-guerra, que começou a entrar em colapso, no final dos anos 1960, com a queda das taxas de lucratividades nos países de capitalismo avançado e indicava a “falência histórica do *welfare state*. Isso vai provocar reações particulares e específicas como a revolta do operário-massa (Birh, 1996) contra os métodos tayloristas – fordista de produção.

Nos, nos países imperialistas, eclodiram movimentos de operários, bem como outros (de estudantes, de mulheres, de consumidores e de ambientalistas) que somara às suas pautas. A dinâmica da crise denunciava o excesso de fundos, as poucas áreas produtivas, o forte processo inflacionário, as dificuldades das instituições financeiras, o aumento do preço do petróleo e a instabilidade dos mercados. Estes traços se tornaram constitutivos de uma nova reestruturação produtiva, discutida a seguir.

1.3 Da crise do fordismo ao paradigma da acumulação flexível

No início dos anos 1970, a crise de “superacumulação” do capital, ocasionada pela desaceleração do crescimento, derrubou as taxas de lucratividade do capital, “[...] imprimindo uma completa reviravolta, na correlação de forças estabelecidas, entre capitalistas e trabalhadores, sob o chamado ‘compromisso fordista’” (Barbosa, 2006, p.21). Redesenhou-se uma nova divisão internacional do trabalho, onde se destaca a atuação de grandes empresas transnacionais impondo uma nova dinâmica dos mercados das transações de caráter financeiro. Este movimento de transnacionalização “[...] vai modificar profundamente a paisagem da economia mundial” (Birh, 1996, p.107).

Deve ser sublinhado o fato de que o fordismo atingiu o ápice da sua maturidade nos anos quarenta, tornando-se um regime de acumulação pleno. Sob o mesmo, o padrão de vida da classe trabalhadora se elevou com o alinhamento do modo de produção fordista com o keynesianismo, que avançou para um modelo de desenvolvimento que foi seguido pelo capitalismo ocidental. Os “trinta anos gloriosos” foi um período de consolidação e de estabelecimento de um novo estilo de vida, nos países de capitalismo central, que, ao tornar possível o Estado de bem-estar, proporcionou a sustentação das reivindicações da classe trabalhadora onde ele efetivamente existiu.

Em 1973, a crise do petróleo foi a primeira grande sinalização. Em 1979, o segundo choque do petróleo foi decisivo, para o processo de estagflação, e determinou, ao mesmo tempo, a entrada em crise do regime de acumulação fordista. No dizer de Clarke (1991, p.119), “a crise da social-democracia foi uma expressão do colapso dos modos fordistas de regulação. Na medida em que a produção fordista se aproxima de seus limites, surgem novos métodos de organização do trabalho”. Muitos autores farão a defesa de novos padrões produtivos como alternativa ao modelo de regulação fordista.

Por ser incontrolável, o capital elabora, sempre, uma saída para sua crise, e Coriat (1994) foi um dos primeiros a disseminar a chamada “terceira revolução industrial” apontando para o que nomeou de: 1) mudanças nas políticas de gestão e organização do trabalho; 2) mudanças nos mercados, nos produtos e nas formas de concorrência intercapitalista, em que a qualidade e a diferenciação dos produtos se tornam determinantes das novas bases de competitividade. Tais mudanças exigiam,

segundo o autor, a flexibilidade dos processos produtivos, com mudanças que exigiam esquemas mais flexíveis, em oposição à rigidez do fordismo.

Por sua vez, o toyotismo, ou modelo japonês, apareceu como o mais bem sucedido desses experimentos, nos anos 1980, denotando-se como novo método de produção e de organização do trabalho, que poderia instaurar ganhos elevados de produtividade. O grande mérito do sistema Toyota, em consonância com Coriat (1994), foi a substituição dos princípios do tempo alocado, ou imposto (do fordismo), por tarefas múltiplas em padrões flexíveis. Nas formas de organização do trabalho, as mutações, baseadas na flexibilidade da produção, em busca da produtividade e competitividade, passaram a exigir, da classe trabalhadora, novas qualificações que articulem habilidades práticas, cognitivas e comportamentais. A qualificação intelectual, para operação dos novos dispositivos, começou a substituir o trabalhador especializado pelo polivalente, que passou a operar diferentes sistemas de máquinas automatizadas.

Segundo seu o criador Ohno (1997, p. 49),

o sistema Toyota teve sua origem na necessidade particular em que se encontrava o Japão de produzir pequenas quantidades de numerosos modelos de produtos: em seguida, evoluiu para se tornar um verdadeiro sistema de produção. Dada sua origem, este sistema é particularmente bom na diversificação. Enquanto o sistema clássico de produção de massa planejado é relativamente refratário à mudança, o sistema Toyota, ao contrário, revela-se muito plástico; ele adapta-se bem às condições de diversificação mais difíceis. É porque ele foi concebido para isso.

Nasce o sistema produtivo próprio do Japão nos anos 1950, a ideia do tempo justo, o *just in time* (JIT), que, segundo Ohno (1989), é a produção puxada pela demanda e o crescimento pelo fluxo, baseado no exemplo dos supermercados, onde se enchem as prateleiras, e os clientes vêm e se servem da mesma, para, logo depois, serem reabastecidas. Ou seja, as empresas produzem o que é vendido, e o consumo condiciona toda a organização da produção.

O toyotismo adotou a multifuncionalidade e a polivalência na produção, no qual saber operar várias máquinas requer o trabalho em equipe à frente de um sistema automatizado, e não mais o trabalho individualizado e racionalizado (Gounet, 1999). Assim, rompeu-se com a relação homem-máquina típica do fordismo. Um ponto essencial deste modelo é que, para que haja a efetiva flexibilização do aparato produtivo com a imprescindível flexibilização dos trabalhadores, o mesmo, a partir de

um número extremamente reduzido destes, estrutura-se e, por intermédio de horas extras e de trabalhadores provisórios, ou subcontratados, amplia-se (Antunes, 1995).

Para além do chão da fábrica, os princípios do toyotismo se converteram em mecanismo norteadores de uma nova subalternidade política de classe quando articula, ao mesmo tempo, coerção e consentimento. Conforme analisa Harvey (2013), as principais características da acumulação flexível são as flexibilizações dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo. Em síntese, com o toyotismo, o trabalho repetitivo, ultra simples, desmotivante e embrutecedor aparentou desaparecer. Deste modo, o operário meramente executor não era mais lucrativamente interessante, para o capital, frente ao operário polivalente e participativo.

Quadro 1 – Flexibilizações do trabalho

Trabalho industrial fordista	Trabalho industrial flexível
Trabalho especializado	Trabalho multifuncional
Pouca qualificação profissional	Qualificação profissional contínua
Organização verticalizada	Organização horizontal

Fonte: adaptação dos modelos propostos por Harvey (1992).

No Quadro 1, acima, foi demonstrado, esquematicamente, as mudanças essenciais da nova lógica produtiva, explicitando os principais processos de racionalização, em busca de maior eficiência e eficácia, no uso do trabalho vivo. Esta verdadeira revolução informacional foi crucial na implementação e na consolidação do paradigma da acumulação flexível, uma vez que “leis coercitivas do capitalismo impelem os capitalistas individuais a inovações em busca do lucro” (Harvey, 1992, p. 169).

Nessa perspectiva, as novas tecnologias significaram um salto de produtividade, pois permitiram flexibilizar não somente o processo de trabalho, nos padrões multifuncionais toyotistas, mas, principalmente, flexibilizar a produção e as relações de trabalho (Borges, 1997). Ou seja, o processo de flexibilidade ocorre na mesma proporção das mudanças tecnológicas, e uma das consequências é a

intensificação da exploração do tempo de trabalho, dado que, nesse aspecto, a tecnologia tem um papel relevante, na medida em que consegue capturar as funções cognitivas e reduzir (mas nunca eliminar) a força física do homem.

Quadro 2 – Flexibilizações da produção

Modelo rígido ford-taylorista	Modelo flexível toyotista
Economia de escala	Economia de escopo
Produção padronizada	Produção flexível
Produção homogênea	Produção diversificada
Produção em massa	Produção em pequenos lotes
Produção com grandes estoques	Produção por demanda

Fonte: adaptação dos modelos propostos por Harvey (1992).

Referindo-se, ainda, a essa era informacional, Lojikine (1995) explana que o computador é muito mais do que um mero instrumento tecnológico, este não se encontra numa relação passiva, mas, pelo contrário, possui um caráter ativo no desenvolvimento das forças produtivas, tal como Marx (2013) analisou. Foi por essa razão, diz o autor, que “Marx tanto se esforçou em diferenciar forças produtivas materiais e forças produtivas humanas” (Lojikine, 1995, p. 54).

A passagem do instrumento, à máquina-ferramenta, opera uma inflexão fundamental na natureza das forças produtivas humanas, uma vez que a força física manipulatória (da mão) será substituída por fontes de energia exteriores ao homem (vapor, depois eletricidade), ao mesmo tempo em que aparecem novas funções humanas, ligadas à supervisão e à otimização do sistema de máquinas-ferramenta. Como força de trabalho individual, a força produtiva humana é sempre uma força física (para alimentar e consertar a máquina, manipular os comandos); mas esta “força” é, cada vez mais, guiada pela “mão inteligente”, sobre a qual as funções intelectuais exercem um papel crescente – ainda que tais funções estejam comprimidas pela divisão e pela parcelarização das tarefas na grande indústria capitalista (Lojikine, 1995, p. 58-59).

Deve ser sublinhado que as revoluções industriais, por meio do avanço tecnológico, permitiram que os capitalistas mais inovadores absorvessem a mais-valia

extraordinária, algo muito comum nos momentos de expansão do padrão tecnológico. Ou seja, com o advento da absorção da mais-valia, elevam-se os níveis de exploração e de controle do trabalhador em todas as suas dimensões, pois “a condição crucial para a existência e o funcionamento do capital é que ele seja capaz de exercer comando sobre o trabalho” (Mészáros, 2011, p. 710). A partir dessa lógica, o trabalho foi sendo desapropriado, e o taylorismo/fordismo e a acumulação flexível são partes dessa dinâmica estrutural. O processo de “flexibilidade” ocorre, portanto, na mesma proporção das mudanças tecnológicas, no setor produtivo, em que o trabalho vivo vai sendo substituído por trabalho morto.

O modelo de produção toyotista, ao mesmo tempo em que reduziu a força de trabalho, culminando no aumento do desemprego formal, diversificou suas formas. O avanço da ciência, principalmente, na área da robótica e na da informática, introduziu o uso de máquinas inteligentes, de base microeletrônica, no processo produtivo, gerando o trabalho morto. A redução do trabalho vivo (força de trabalho humana), em relação à ampliação do trabalho morto, no âmbito das relações produtivas no chão da indústria, conduziu a um aumento da exploração e da complexificação deste primeiro.

Tudo se converte em precariedade, sem qualquer garantia de continuidade. O trabalhador precarizado se encontra, ademais, em uma fronteira incerta, entre ocupação e não ocupação, e em um não menos incerto reconhecimento jurídico diante das garantias sociais. Flexibilização, desregulação da relação de trabalho, ausência de direitos. Aqui a flexibilização não é riqueza. A flexibilização, por parte do contratante mais frágil, a força de trabalho, é um fator de risco, e a ausência de garantias aumenta essa debilidade. Nessa guerra de desgaste, a força de trabalho é deixada completamente descoberta, seja em relação ao próprio trabalho atual, para o qual não possui garantias, seja em relação ao futuro, seja em relação à renda, já que ninguém o assegura nos momentos de não ocupação (Vasapollo, 2005, p. 10).

O trabalho vivo, compreendido como central no processo de produção capitalista, encontra-se, cada vez mais intrínseco, entre trabalho material e imaterial. É, destarte, o entrelaçamento entre estas formas de trabalho que está na base do mercado produtivo, haja vista que se “presencia, no mundo contemporâneo, a expansão do trabalho dotado de maior dimensão intelectual, quer nas atividades industriais mais informatizadas, quer nas esferas compreendidas pelo setor de serviços ou nas comunicações” (Antunes, 2005, p. 125).

Portanto, a inserção de novas ferramentas, nos processos produtivos, possibilitada pela tecnologia, resultou em duas consequências: se por um lado tornaram-se um meio de aperfeiçoar o modo de produção capitalista, possibilitando a criação de novos bens e serviços, por outro, geraram profundas crises de emprego, seja por conta do desemprego, seja pela necessidade de adaptação às novas funções que surgiram.

Nesse contexto, as economias periféricas, com o objetivo de garantir sua dinâmica interna de acumulação de capital, têm como saída aprofundar o processo de maximização da produção de excedente por meio da superexploração da força de trabalho. Consequentemente, o capital explora, com mais intensidade, a força de trabalho a partir de diferentes estratégias, e a flexibilização das leis trabalhistas constitui ponto essencial dessas transformações, e isso tende a confirmar a hipótese de que a desregulamentação dos direitos dos trabalhadores, no Brasil e no mundo, tem sido uma das alavancas do novo e precário mundo do trabalho no séc. XXI.

2 RECOMPOSIÇÃO DA HEGEMONIA BURGUESA E SUAS EXPRESSÕES NO BRASIL

Introduz-se este subitem destacando que a nova ofensiva do capital, a partir dos anos 1980, se consubstanciou num amplo processo de reestruturações produtivas. Tratou-se de um completo ajustamento das formas de controle e nas bases do capitalismo do pós-guerra. No dizer de Chesnais (1996, p. 13), “uma nova configuração do capitalismo mundial e nos mecanismos que até então regulavam seu desempenho e regulação”. Simultaneamente, reconfigurar os mecanismos de mediação do conflito entre capital e trabalho marcou o ingresso do que o autor nomeou de mundialização do capital, etapa do capitalismo em que o sentido e o conteúdo de acumulação de capital se alteraram a partir da predominância da esfera financeira, que alcança condição de centro dinâmico.

Nesse contexto, conforme afirma Barbosa (2006), o neoliberalismo surgiu, nas diversas variantes (por seus defensores e críticos), como resposta do capital à sua crise de valorização, mas embora tenha se expandindo, tal programática levou mais de uma década para se realizar (os anos 1970) quando a maioria dos governos da Organização Europeia para o Comércio e Desenvolvimento (OCDE) procurava aplicar remédios keynesianos às crises econômicas, sendo somente em 1979 que surgiu a oportunidade. Na Inglaterra, foi eleito o governo Thatcher, o primeiro regime em um país de capitalismo avançado, publicamente, empenhado em pôr em prática o programa neoliberal (Anderson, 1995).

Tal experimento foi testado antes no Chile, sob a ditadura de Pinochet, e só depois se espalhou no continente e ganhou impulso. Conforme Analisa Martins (2017), a programática neoliberal, nos países latino-americanos, redimensionou as relações de dependência, desestruturou as políticas de substituição de importações e criou formas de vinculação da região à economia mundial.

Na América Latina, a partir do que se convencionou chamar de “padrão neoliberal de desenvolvimento”, o neoliberalismo foi balizado pelas teses do Consenso de Washington. Segundo Nogueira (1994), as recomendações transmitidas, desde a era Reagan, por várias agências internacionais, ou do próprio governo norte-americano, acabaram sendo absorvidas por uma significativa parcela das elites políticas e empresariais e intelectuais, como sinônimo de modernidade. Na

prática, os que sancionam o neoliberalismo não dispensam a intervenção do Estado quando se trata de salvaguardar seus monopólios.

Para Boito Júnior (1999), o discurso neoliberal articula, de modo contraditório, uma ideologia teórica transplantada da época do capitalismo concorrencial e uma ideologia prática que corresponde à fase do capitalismo dos monopólios, da especulação financeira e do imperialismo. Nesse sentido, afirma o autor, faz-se necessário estabelecer a devida diferenciação entre o neoliberalismo nos países centrais e o nos países periféricos.

2.1 A política neoliberal e a nova dependência

No Brasil, o neoliberalismo foi formalmente inaugurado em 1990, e, apesar de algumas medidas terem sido aplicadas ainda no governo Sarney (1985-1990), a sua implantação, somente, teve início no de Fernando Collor, com abertura comercial e com o total apoio das classes dominante brasileiras. Claramente, a inserção do país, na nova ordem mundial, significava, para o governo, a entrada num novo estágio de modernidade, e, para tanto, seria necessário reduzir o tamanho do Estado e abrir caminho para as privatizações das empresas estatais.

Desde então, passou a predominar:

a apologia do mercado e da empresa privada, como espaço da eficiência e da iniciativa inovadora e progressista, e a correspondente condenação do Estado, das empresas públicas e do intervencionismo estatal, como fontes de desperdício, burocratismo e de privilégios, são ideias e valores que ganharam a condição de verdadeiro “senso comum”, difundindo-se e penetrando, de modo desigual e às vezes contraditório, porém, largamente, no conjunto da sociedade brasileira, inclusive, portanto, nas classes populares (Boito Júnior, 1999, p. 219).

É importante salientar que, devido à complexidade da estrutura produtiva do país, a inserção do neoliberalismo, no interior das classes dominantes e populares, ocorreu lentamente.

Em 1989, a vitória neoliberal de Fernando Collor significou o definitivo início de uma fase para o capitalismo brasileiro: a fase neoliberal, caracterizada pelas políticas de ajustes, privatização, desregulamentação e flexibilização das leis trabalhistas (Barbosa, 2006, p. 65).

O compromisso do novo presidente foi implementar a programática neoliberal a partir de dois planos de estabilização que conduziram o país a uma profunda recessão, entre 1990 e 1992. Apesar da mudança realizada pelo Ministério da Economia (ME), a escalada inflacionária continuou.

Segundo Antunes (2015), as propostas de desregulamentação e de flexibilização, além da privatização e desindustrialização acelerada, tiveram, no neoliberalismo do projeto Collor, forte impulso. Foram crescentes as demissões, principalmente, nas grandes empresas do setor automobilístico. A redução dos salários foi seguida, de perto da redução, do produto interno bruto (PIB), gerando um enorme descontentamento dos setores populares e de setores da burguesia brasileira. Isto levou o governo a um processo de deslegitimação e de perda de direção política do governo.

A partir de 1992, denúncias contra os esquemas de corrupção começaram a ser reveladas, muitos destes arquitetados por assessores do próprio presidente. Tal processo, de acordo com Maciel (2011), avançou para uma crise política, culminando, depois, para o processo de *impeachment*. Em síntese, a debilidade política e estrutural, no governo Collor, foi crucial para sua ruína.

Em dezembro de 1992, Itamar Franco assumiu a presidência do país e adotou, logo em seguida, o Plano Real. O neoliberalismo, neste ínterim, foi retomado sob novas bases políticas, sob a recomendação do Consenso de Washington, que, elaborada em 1989, visava propalar a conduta econômica centrada no mercado, com o discurso de combater as crises e a miséria dos países subdesenvolvidos, e essa estratégia tinha, como linha central, a redução do papel do Estado, na economia, a partir da privatização de empresas estatais, da flexibilização da legislação trabalhista, da redução da carga fiscal e da abertura comercial.

As medidas, que deveriam ser implementadas, foram:

1. déficits orçamentários pequenos o bastante para serem financiados sem recurso ao imposto inflacionário;
2. gastos públicos redirecionados de áreas politicamente sensíveis que recebem mais recursos do que seu retorno econômico é capaz de justificar, para campos negligenciados, com altos retornos econômicos e o potencial para melhorar a distribuição de renda, tais como educação primária e saúde, e infraestrutura;
3. reforma tributária de forma que alargue a base tributária e reduza alíquotas marginais;
4. liberalização financeira, envolvendo um objetivo final de taxas de juros determinadas pelo mercado;

5. uma taxa de câmbio unificada a um nível suficientemente competitivo, para induzir um crescimento rápido, nas exportações não tradicionais;
6. restrições comerciais quantitativas a serem rapidamente substituídas por tarifas que seriam progressivamente reduzidas até que fosse alcançada uma taxa baixa uniforme da ordem de 10% a 20%;
7. abolição de barreiras que impedem a entrada de investimento estrangeiro direto;
8. privatização de empresas de propriedade do Estado;
9. abolição de regulamentações que impedem a entrada de novas empresas ou restringem a competição;
10. a provisão de direitos garantidos de propriedade, especialmente para o setor informal (Williamson, 2004, p. 284).

O Consenso de Washington produziu o receituário a ser seguido pela América Latina. De teor globalizante dado a coesão com o contexto econômico mundial, essa programática indicava a abertura de negociações e o estímulo aos investimentos externos diretos. Essa ação de conexão mundial não se restringiu à esfera econômica, mas teve, ao mesmo tempo, uma dimensão política e social.

Como ofensiva no âmbito da política estatal, o neoliberalismo se caracterizou por uma série de ajustes e, para alcançar os seus objetivos, buscou eliminar direitos sociais outrora conquistados pelos trabalhadores, combinando duas estratégias: força repressiva e renovação ideológica.

Tudo que podemos dizer é que este é um movimento ideológico, em escala verdadeiramente mundial, como o capitalismo jamais havia produzido no passado. Trata-se de um corpo de doutrina coerente, autoconsciente, militante, lucidamente decidido a transformar todo o mundo à sua imagem, em sua ambição estrutural e sua extensão internacional (Anderson, 1996, p. 56).

No Brasil dos anos 1990,

o discurso liberal radical, combinado com a abertura da economia e o processo de privatizações, inaugura o que poderíamos chamar da “Era Liberal” no Brasil. Até então, apesar da existência de algumas iniciativas nesse sentido, durante o governo Sarney, e de uma já forte massificação e propaganda dessa doutrina nos meios de comunicação de massa, havia uma forte resistência à mesma, calcada principalmente, na ascensão política, durante toda a década de 1980, dos movimentos sociais e do movimento sindical. A Constituição de 1988, apesar de seus vários equívocos, foi a expressão maior dessa repulsa da sociedade brasileira, por isso mesmo, ela foi alvo privilegiado tanto do governo Collor quanto do governo Cardoso, que recolocou, mais tarde, o projeto liberal nos trilhos (Filgueiras, 2000, p. 83-84).

Deve-se sublinhar que o receituário neoliberal foi, plenamente, assimilado pelos governos latino-americanos, e a ofensiva capitalista se fez, principalmente, no nível da produção. Após o *impeachment* de Collor e a brevidade do governo Itamar Franco, o neoliberalismo entrou na sua fase de consolidação. A figura-chave foi Fernando Henrique Cardoso (FHC), que assumiu o Ministério da Fazenda (MF) e se incumbiu, pessoalmente, de colocar a privatização dos setores siderúrgico, petroquímico e de fertilizantes em prática, assim como a venda da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (Embraer) e a permissão de 100% de capital estrangeiro para investimento no programa de desestatização.

Em 1994, FHC assumiu a presidência da República em um contexto marcado pelas reformas sociais, em escala global. Pode-se dizer que a sua vitória foi tributária do Plano Real, que, de certo modo, conseguiu reduzir e manter, sob equilíbrio, os níveis de inflação por um certo período. No entanto, não faltaram esforços, da sua parte, para desmontar, de um lado, o setor estatal brasileiro e, do outro, efetuar a venda das empresas mais lucrativas a investidores privados estrangeiros e brasileiros.

A Tabela 1, abaixo, mostra os resultados das privatizações durante o Plano.

Tabela 1 – Programa Nacional de Desestatização: Brasil, 1994-1998

Ano	Empresas privatizadas	Receitas (US\$ bilhões)	Passivos transferidos ao comprador (US\$ bilhões)
1994	9	0,62	0,35
1995	8	1,12	0,62
1996	11	4,20	0,67
1997	4	3,81	3,56
1998	7	1,23	1,08
Total	39	10,98	6,28

Fonte: Boletim Anual do Banco Central do Brasil (BCB, 1998).

No tocante à privatização de 39 empresas, no qual foram totalizados US\$ 10,98 bilhões e transferidos US\$ 6,28 bilhões, em passivos, para os compradores, a

situação da dívida pública, ao invés de melhorar, se agravou, ainda mais, conforme demonstrado na Tabela 2.

Tabela 2 – Resultados do Setor Público: Brasil, 1995-1998

Ano	Déficit Nominal % PIB	Dívida Líquida do Setor Público	
		Total (R\$ milhões)	%PIB
1995	7,2	208.460	30,5
1996	5,9	269.193	33,3
1997	6,1	308.426	34,3
1998	7,5	385.870	41,7

Fonte: BCB (1998).

Como pôde ser observado na Tabela 2, não houve uma redução do déficit nominal, pelo contrário, a dívida pública passou de 30,5% do PIB, em 1995, para 41,7% do PIB, em 1998. Defendidas pelo governo, as justificativas eram as de que, sem as privatizações, a dívida externa teria sido muito maior e que, após as privatizações, as empresas seriam mais eficientes. Todavia, Pochmann (2020), ao discutir a abertura comercial, questiona: eficiência para quem? ele próprio responde, eficiência apenas do ponto de vista da empresa de produtos finais, o que não significa eficiência do ponto de vista da nação.

As privatizações das empresas estatais foram um atrativo do que se serviu para atrair dólares, aprofundando, ainda mais, a dependência da economia brasileira em relação ao capital transnacional. Boito Júnior (1999) chama atenção para o fato de que, a despeito do discurso doutrinário da não intervenção do Estado na economia, o governo de FHC estimulou a formação de novos monopólios, ao mesmo tempo em que procuraram desindexar os salários dos trabalhadores que passaram a flutuar livremente no mercado.

Segundo Ianni (2002, p. 28),

realizaram-se a desregulamentação das atividades econômicas pelo Estado, a privatização das empresas produtivas estatais, a privatização das organizações e instituições governamentais relativas à habitação, aos transportes, à educação, à saúde e à previdência.

É importante destacar, nesse período, o crescimento do trabalho terceirizado, que se reestruturou, principalmente, no setor de serviços, favorecendo o surgimento de uma ampla rede de pequenas empresas subcontratadas. Os trabalhadores passaram, desde então, a se alimentar de uma enganosa liberdade e autonomia, que esconde, na verdade, uma situação de exploração, com piores condições de trabalho, com maior jornada e com a ausência de direitos, arduamente conquistados.

A recessão imposta pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), durante os governos Sarney, Collor/Itamar e FHC, eliminou uma grande quantidade de postos de trabalho (na indústria e nos serviços), provocando os primeiros movimentos para a adoção de novos padrões de qualidade/produktividade, fatores que foram decisivos para o desenvolvimento da reestruturação produtiva, no país. Isto, ao mesmo tempo, levou os/as trabalhadores/as buscar outras formas de inserção fora da proteção da legislação trabalhista, e nesse processo, muitos empregos precários começaram a emergir.

Estavam dadas as condições para as empresas desestruturar o trabalho estável, substituindo-o por trabalhos precarizados; sem dúvida, a expressão de uma destrutividade, que descarta parcelas significativa da força mundial de trabalho, onde milhões passam a realizar trabalhos parciais, precarizados, na informalidade ou desempregados.

E marcado pela retração e pela erosão do trabalho contratado e regulamentado, ampliam-se também as relações entre trabalho e adoecimento, repercutindo na saúde física e mental dos trabalhadores, nas formas de objetivação e subjetivação do trabalho (Raichelis, 2011, p. 421).

Com a ampliação das mudanças na legislação trabalhista nos anos 2000, cada vez mais, a classe trabalhadora foi sendo pressionada a abraçar a terceirização e as diversas modalidades de precarização do trabalho, ocasionando o adoecimento físico e mental.

Converte-se, em largas faixas, numa classe sem trabalho, que vive da miséria da economia informal. Aqueles que permanecem no mercado de trabalho formal vivenciam níveis de subtração salarial, de superexploração do trabalho que tornam sua cotidianidade marcada pela escassez e pela redução crescente da satisfação de suas necessidades. Qualitativamente distinta do descontentamento de setores do capital, a rebeldia do mundo do trabalho encontra-se,

entretanto, moldada por uma ação ultradefensiva, que se deve também à incapacidade e paralisia dos seus organismos de representação sindicais e políticos, que não sabem por onde caminhar (Antunes, 2005, p. 17).

A ideologia do trabalho autônomo despertou a precarização de atividades, que passou a ser praticada em piores condições, e os sem vínculos empregatícios passaram a ser utilizados como uma válvula de escape para as empresas não atender às exigências legais. Os/as trabalhadores/as se encontraram, diante de uma complexa realidade, o desemprego ou as mais precárias formas de trabalho, para conseguir obter, pelo menos, o privilégio da servidão (Antunes, 2018).

A própria legislação trabalhista normalizou estratégias que flexibilizaram as relações trabalhistas ao efetivar contratos que operam no sentido da degradação social.

A desregulamentação trabalhista consiste na retirada, por lei, do manto normativo trabalhista clássico, sobre determinada relação socioeconômica ou segmento das relações de trabalho, de maneira a permitir o império de outro tipo de regência normativa. [...] Nessa medida, a ideia de desregulamentação é mais extremada do que a ideia de flexibilização, pretendendo afastar a incidência do Direito do Trabalho sobre certas relações socioeconômicas de prestação de labor (Delgado, 2019, p. 74).

Desse modo, o neoliberalismo e a política do livre mercado sustentam a criação de postos de trabalho, sem a mínima garantia de observância dos princípios constitucionais, visando apenas o fortalecimento da economia de mercado. É desse modo que as medidas provisórias, emendas constitucionais, portarias e decretos foram impulsionando a desregulamentação do mercado de trabalho no Brasil, assim como aglutinando mudanças importantes nos eixos centrais do trabalho.

2.2 Reestruturações produtivas e seus impactos no sindicalismo brasileiro

Com a abertura econômica nos anos 1990, com a reestruturação produtiva e com a política neoliberal, os sindicatos se viram novamente diante de uma complexa situação que incluía o aumento do desemprego e a precarização das relações de trabalho. Neste cenário, assistiu-se a queda na taxa de sindicalização e o arrefecimento de práticas tradicionais de ação sindical (Rodrigues; Melo, 2017).

Como mencionado, antes, as transformações ocorridas no capitalismo brasileiro, particularmente, na década de 1990, desencadearam uma gigantesca onda de desregulações nas mais variadas esferas do mundo do trabalho. Houveram também transformações no plano da organização sociotécnica da produção, e se presenciou um amplo processo de desterritorialização da produção, entre tantas outras consequências do novo redesenho da divisão internacional do trabalho.

As últimas três décadas (1980 a 2000) assistiram ritmos acelerados de mutações impulsionadas pelas novas tecnologias eletrônicas e informacionais, um processo em que os empregos assumiram uma natureza descentralizada e individualizante, tornando-se mais difícil para os trabalhadores se organizarem. Prevaleceu, tal como lembra Poulantzas (2000), a dominância da estrutura do Estado burguês de individualizar e neutralizar no produtor direto a tendência a ação coletiva, ambos decorrentes do caráter socializado do processo de trabalho (Saes, 1985).

As metamorfoses do mundo do trabalho atingiram, particularmente, o sindicalismo da era fordista, e no atual contexto, assiste-se ao retrocesso do poder sindical, que, no apogeu do fordismo, foi uma das mais importantes colunas de manutenção do estado de bem-estar social, na Europa.

Segundo Martins (2017), o capitalismo brasileiro se transformou e redimensionou as suas relações de dependência. O autor aponta duas grandes fases de articulação da América Latina na economia mundial. A primeira, nos anos 1980, quando os EUA, como potência hegemônica, mergulhado na crise de longo prazo, drenou os excedentes da economia mundial. Nos 1990, se organizaram para um novo ciclo expansivo, estabelecendo um novo projeto de inserção, para a América Latina, consubstanciado num conjunto de políticas chamadas de Consenso de Washington.

No Brasil, as mutações sociotécnicas produziram novos modos de controle da força do trabalho. A flexibilização e a desregulamentação dos direitos sociais, bem como a terceirização e as novas formas de gestão da força de trabalho, implantadas no espaço produtivo, se intensificaram, inclusive, coexistindo com o fordismo, ainda preservado, nos mais variados ramos produtivos e de serviços. Neste novo complexo de reestruturação produtiva do capital sob o espírito do toyotismo, é que:

a crise que atinge o mundo do trabalho, seus organismos sindicais e partidários, é de proporções ainda não de todo assimiladas. Sua intensidade e agudeza devem-se ao fato de que, simultaneamente, atingiu a *materialidade e a subjetividade do ser-que-vive-do-trabalho*. Não foram poucas as transformações vivenciadas nesta última

década, atingindo centralmente os países capitalistas desenvolvidos, mas com fortes repercussões, decorrentes da mundialização e globalização do capital, no conjunto de países do Terceiro Mundo, especialmente aqueles *intermediários*, dotados de um significativo parque industrial, como é o caso do Brasil (Antunes, 2015, p. 197).

Em larga medida, os sindicatos se moldaram à lógica do agir institucional e patronal, ao mesmo tempo em que se afastaram da realidade, ignorando as condições em que trabalham as camadas mais vulneráveis da força de trabalho. A verticalização das organizações sindicais segue um modelo ultrapassado, não sendo, minimamente, capaz de representar o conjunto da classe trabalhadora, hoje, amplamente, multifacetada. Logo, este modelo, além de burocratizar a ação sindical, favorece a manutenção de direções sindicais, cuja prática deve ser combatida, pois cria a figura do sindicalista profissional.

Por outro lado, com o abismo que se formou entre os operários estáveis e os parciais, ocorreu uma drástica redução do poder das organizações sindicais:

o movimento sindical encontra-se numa crise de proporções nunca vistas, atingindo, com intensidade, na década de 1980, o sindicalismo nos países avançados e que, na viragem de 1980 para 1990, atingiu diretamente os países subordinados, especialmente aqueles dotados de um parque produtivo relevante, como é o caso do Brasil (Antunes, 2015, p. 201).

A nova organização social e econômica, baseada na tecnologia da informação, possibilitou, ao mesmo tempo, a descentralização das tarefas e a sua coordenação em uma rede interativa de comunicação em tempo real, seja entre continentes, seja entre os andares de um mesmo edifício. Além disso, o surgimento dos métodos de produção enxuta seguiu, de mãos dadas, com as práticas empresariais reinantes de subcontratação, terceirização, estabelecimento de negócio no exterior, consultoria, redução do quadro funcional e produção sob encomenda. Trata-se de um quadro que coloca, para os sindicatos, a necessidade de renovação.

Outro elemento crescente foi o estímulo ao empreendedorismo individualizante que resultou dessa nova organização, onde os trabalhadores têm seus direitos rebaixados e são estimulados a competir uns com os outros, gerando uma espécie de “neodarwinismo social”. Sendo assim, a “competência” aparece como se fosse um atributo das pessoas, e não como algo que é distribuído pela sociedade (Galvão, 2007, p. 81). O conjunto destas transformações, ocasionadas pelas novas tecnologias, não são apenas rápidas, mas sobretudo amplas. Conforme analisa

Pochmann (2020), é um contexto em que a ação sindical foi fortemente fragilizada, sobretudo pelo enfraquecimento das noções de solidariedade que alimentam a luta coletiva.

No que se refere a esse aspecto, Vêras (2002) enxerga, no discurso da Central Única dos Trabalhadores (CUT), a necessidade de readequação do seu projeto às novas condições do mundo do trabalho, o que inclui, segundo Barbosa (2015), a necessidade urgente dos sindicatos buscar as suas vias de renovação.

O movimento sindical, para enfrentar estes novos desafios, precisa desenvolver e adaptar suas bandeiras, modificar a sua organização, encontrar novas formas de luta e renovar a sua atuação, sob pena de não dar respostas satisfatórias, para o conjunto dos trabalhadores (CUT, 1996a, p. 33 *apud* Vêras, 2002).

Os novos desafios exigem, portanto, a morte do “velho sindicato”. É necessário que o sindicalismo rompa com o ideário corporativista para absorver o novo proletariado da indústria dos serviços. Ramalho e Santana (2002) apontam uma série de fatores que exprimem a razão para justificar esse momento de “crise” do sindicalismo, os quais estão associados: às mudanças na estrutura produtiva em função da flexibilização das relações de trabalho: ao crescimento do trabalho em tempo parcial (tempo determinado, por conta própria); ao uso intensificado da subcontratação; ao crescimento do desemprego; à redução do emprego industrial, provocada pelo avanço da automação.

A disseminação dos diversos de tipos de contratos precários afetou a base da representação dos sindicatos, historicamente, ancorada nos assalariados formalizados, aumentando o percentual de trabalhadores não filiados aos sindicatos e não cobertos por convenções e acordos coletivos (Pochmann, 2020). A Organização Internacional do Trabalho (OIT) apontou, em dados divulgados em 2006, que:

existem, atualmente no país, 7.827 sindicatos de trabalhadores e 3.776 sindicatos de empregadores, totalizando 11.603 sindicatos nos setores urbano e rural, com cadastro ativo no Ministério do Trabalho e Emprego (dados de 19 de junho de 2008, do Cadastro Nacional de Entidades Sindicais do Ministério do Trabalho e Emprego). Do total de sindicatos de trabalhadores, 3.834 são filiados a alguma central sindical e 3.993 não são filiados. Dos 3.776 sindicatos de empregadores, 2.777 são urbanos e 999 são rurais (OIT, 2006).

O Instituto de Pesquisa e Economia Aplicada (IPEA), em publicação no ano de 2016, demonstrou números que expressaram a enorme pulverização de entidades sindicais no Brasil:

atualmente, há 16.491 organizações de representação de interesses econômicos e profissionais no Brasil, reconhecidas pelas autoridades do MTE. Seguindo os níveis hierárquicos da estrutura oficial, de baixo para cima, há 15.892 sindicatos, 549 federações, 43 confederações e 7 centrais sindicais, totalizando 16.491 organizações que representam empregadores (5.251) e trabalhadores (11.240).

Trata-se de uma ampla fragmentação e pulverização tanto das classes trabalhadoras como da representação dos sindicatos. Sanson (2014) aponta que as marcas desta nova subjetividade, nova cultura, se impõem, fragmentando as possibilidades de mobilizações dos trabalhadores. Diante deste cenário, a saída que a classe trabalhadora tem encontrado, para escapar do desemprego e garantir um espaço no mercado de trabalho, é o de ter que “se virar por conta própria”.

Consequentemente, empregos estão sendo eliminados, pelas novas tecnologias, na medida em que outros postos de trabalhos não são recriados na mesma proporção. Ao mesmo tempo, as empresas passam a exigir, dos trabalhadores, maior qualificação técnica e profissional, para a inserção, no mercado de trabalho. São processos que estabelecem um clima de tensão, pois cada trabalhador passa a buscar, por si só, a sua própria qualificação e a sua profissionalização. O fato é que vive-se na chamada sociedade da informação, na síndrome objetiva da insegurança (no emprego e proteção social), que emerge de uma tessitura histórica específica, a temporalidade neoliberal (Castells, 2000).

De um lado, o cenário é de aumento da precarização, por outro, de desmonte das leis trabalhistas. Os sindicatos, em face de reestruturações permanentes, têm uma tarefa extremamente árdua pela frente. Uma delas é o enfrentamento contra a desumanização do trabalho. Mesmo assim, apesar da fragilização dos sindicatos, o que se percebe é que as entidades sindicais estão tentando buscar formas de absorver esse novo proletariado que se amplia enormemente.

A mutilação e a exaustão, assim como o cansaço físico e mental, têm sido a marca desses tempos obtusos onde prevalece a imposição de metas inalcançáveis, a extensão da jornada de trabalho, a polivalência etc., sustentadas na gestão pelo medo. O que vigora são os contratos temporários, como efeito das novas legislações,

que passaram a conferir, às contratações atípicas, aspectos de legalidade (Aquevedo, 2000).

A tendência à subcontratação provém do caráter do novo modo de acumulação, baseado na flexibilização da produção e na nova organização industrial que fragmenta o mercado de trabalho. Antunes (2018), em *O Privilégio da Servidão*, é enfático acerca do que denomina de a dupla degradação do trabalho na era precarização estrutural: a primeira é a erosão do trabalho contratado regulamentado; a segunda, o empreendedorismo que se configura como forma oculta de trabalho assalariado, fazendo proliferar as distintas formas de flexibilização salarial, de horário funcional ou organizativa. É no interior deste quadro que os capitais globais estão exigindo o desmonte da legislação social protetora do trabalho, conquistada pela classe trabalhadora, no caso brasileiro, nos anos 1930. Este ponto é o que se propõe a ser discutido no próximo subitem.

2.3 A normalização da precarização do trabalho

Em 2017, a reforma trabalhista, no Brasil, normalizou diversas formas de trabalho precário, de modo que o Brasil adentra num novo ciclo de reestruturação produtiva. A implementação dessas medidas, que estão explicitadas no documento *Uma Ponte Para o Futuro* (PMDB, 2015), forneceu a base para consolidar o apoio do “mercado” ao *impeachment* de Dilma Rousseff, em 2016.

As reformas neoliberais, implementadas pelo governo de Michel Temer, redesenharam um Brasil ainda mais desigual e fragmentário em sua representação, tanto social como política. Para muitos juristas e pesquisadores, a Reforma de 2017, não foi uma simples reforma, mas um desmonte de direitos, já que foram alterados 201 aspectos do arcabouço legal (Maior; Severo, 2017 *apud* Coutinho, 2017)². Foram retirados arts. centrais da relação de emprego e das instituições responsáveis pela normatização e efetivação das relações de trabalho.

Infringindo toda a tradição do Direito do Trabalho, a reforma trabalhista trazida pela Lei 13.467, de 2017, alterou o art. 8º, parágrafo 3º, de modo a inserir o

² “Segundo estudo realizado pelo professor de Direito do Trabalho da Universidade de São Paulo (USP) Jorge Luiz Souto Maior (2017) e a professora da Femargs Valdete Souto Severo, são 201 ataques aos trabalhadores contemplados na ‘reforma’ trabalhista do governo Temer. Para o historiador Carlos D’Incao (2017), considerando apenas os artigos da CLT, 120 deles são pontos ou vítimas de massacre naquela proposta legislativa” (Coutinho, 2017).

princípio da intervenção mínima, que consta no Direito Civil e no Penal, ao direito trabalhista (Caxilé, 2018). Consequentemente, foi dado maior poder e maior autonomia ao empregador.

No que se refere ao contrato de trabalho, as transformações advindas da reforma trabalhista, significaram um “leque” de opções aos empregadores, deixando os/as trabalhadores/as em condições extremamente vulneráveis. Em primeiro lugar, deve ser destacada a liberalização total da terceirização, permitindo a sua utilização, inclusive, em atividade fim e em qualquer setor de atividade.

De acordo com Martins, Feres e Beluzzi (2017, p. 151):

o desmonte da Consolidação das Leis do Trabalho e de todo o arcabouço estruturante de proteção social dos trabalhadores brasileiros estabelecido na Lei n. 13.467/2017 está sustentado em quatro pilares: a prevalência das normas negociadas coletivamente e da autonomia da vontade sobre a legislação do trabalho; a ampliação sem limites da terceirização; a adoção de contratos atípicos, temporários, intermitentes e jornadas de trabalho flexíveis com redução da porosidade do trabalho, e a imposição de limites e amarras à atuação da Justiça do Trabalho.

A justificativa falaciosa utilizada pelas diversas frações burguesas brasileira foi a de que, diante de um cenário caótico de desemprego, é necessário defender a flexibilização da legislação trabalhista como instrumento de combate ao desemprego. A contrarreforma trabalhista demonstra uma significativa redução do mercado formal, aprofundando as desigualdades. Foram transformações que afetaram as condições de trabalho e a vida dos trabalhadores, principalmente, no tocante à jornada de trabalho; mais especificamente:

(1) a nova regulamentação admite que o “enquadramento da insalubridade e a prorrogação de jornada em ambientes insalubres, decisões eminentemente técnicas, ocorram por meio de negociação coletiva; (2) permite que grávidas e lactantes trabalhem em ambientes insalubres; (3) e imputa ao trabalhador a responsabilidade pela higienização dos uniformes, estimulando o espriamento dos agentes de risco e contaminação do ambiente laboral para o conjunto da sociedade” (Galvão *et al.*, 2017, p. 52-53).

A classe trabalhadora, na sua ampla diversidade, encontra-se num verdadeiro “fogo cruzado”, pois a submissão às condições precárias e humilhantes de trabalho mostram-se como única alternativa de subsistência. Antunes (2018, p. 17) chama atenção para o fato de que:

se essa lógica não for radicalmente confrontada e obstada, os novos proletários dos serviços se encontrarão entre uma realidade triste e outra trágica: oscilarão entre o desemprego completo e, na melhor das hipóteses, a disponibilidade para tentar obter o privilégio da servidão.

É importante salientar que, com o desmonte das leis trabalhistas, os números de doenças e de acidentes adquiridos e ocorridos, no ambiente de trabalho, cresceram significativamente a níveis cada vez maiores, haja vista que os/as trabalhadores/as ficam submetidos/as a maiores pressões de metas e resultados, ficando, assim, completamente subordinados/as à dinâmica da empresa.

Efetivamente, a lei cria inúmeras barreiras, dificultando o estabelecimento de uma relação entre o ambiente de trabalho e os adoecimentos, uma vez que é minimizada a responsabilidade do empregador com os seus empregados, “[...] seja ampliando as modalidades precárias de contratação, ou facilitando a fraude de vínculos” (Galvão *et al.*, 2017, p. 53). Logo, o local e as condições de trabalho a que cada trabalhador e cada trabalhadora são submetidos, diariamente, passam a ser as mais precárias e insalubres.

Nesse sentido, a reforma trabalhista, ao invés de aumentar o acesso ao emprego formal, enfraqueceu, ainda mais, as relações de trabalho, afetando, ao mesmo tempo, direta e indiretamente o sistema de organização sindical juntamente com a representação coletiva dos trabalhadores. Buscam enfraquecer os sindicatos estimulando a descentralização das leis que regem as relações de trabalho tal como a Lei 13.467, que incide sobre:

(1) a prevalência do negociado sobre o legislado; (2) o estrangulamento financeiro dos sindicatos; (3) a normatização da representação dos trabalhadores, no local de trabalho, com base no Estado; (4) a possibilidade da negociação individual, excluindo os sindicatos na definição das cláusulas do contrato de trabalho; (5) a retirada da função do sindicato de supervisionar as homologações dos trabalhadores com mais de um ano no emprego; e (6) a eliminação da ultratividade. Além delas, há outras que incidem na capacidade de ação coletiva, com a fragmentação das categorias por meio da terceirização e dos contratos atípicos (Krein, 2018, p. 92).

O desmonte das leis trabalhistas aprofunda e intensifica a precarização social do trabalho, com efeitos deletérios, para a classe trabalhadora, no que concerne aos seus mecanismos de proteção social, de saúde e de organização coletiva. Nesse íterim, “a introdução de uma agenda ampla de flexibilização das relações de trabalho tende a deixar os sindicatos na defensiva, especialmente, em contexto de elevado

desemprego” (Krein, 2018, p.92). Conseqüentemente, a capacidade de mobilização e de organização sindical é drenada, enfraquecendo, ainda mais, as organizações da classe trabalhadora.

A reforma também possibilitou a redução dos intervalos no interior das jornadas de trabalho, e nesse sentido, foi um ataque à legislação do trabalho, desde 1998, o chamado banco de horas³, promulgado pela Lei 9.601/1998, durante o governo FHC, por meio do art. 59, § 2º, este previa que “a compensação de horas não poderia extrapolar o limite de 120 dias, desde que cada dia respeitasse o limite máximo de 10 horas de trabalho” (Oliveira, 2015, p. 47).

Essa lei também alterou o art. 59, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), num período em que o país passava por uma forte recessão econômica, ocasionando a demissão de centenas de milhares de trabalhadores e, do mesmo modo, a falência de muitas empresas. O governo FHC procurou, por intermédio dessa lei, flexibilizar uma série de direitos, utilizando a justificativa de combate ao desemprego para amenizar o impacto trabalhista.

Como medida de flexibilizar as relações de trabalho, a adoção do banco de horas estava condicionada a uma real necessidade do empregador como forma de impedir demissões coletivas. Sendo assim, a realização de horas extras, ao invés de pagas em dinheiro, seriam compensadas, na jornada de trabalho dos/as trabalhadores/as, para posterior compensação. O banco de horas só seria legítimo, portanto, estando presentes esses dois requisitos (Pantaleão, 2023). Com a reforma trabalhista, de 2017, o banco de horas foi incorporado, ganhando novas configurações.

No Quadro 3, é apresentada uma síntese das principais características dos vínculos formais de trabalho, no Brasil, provenientes da reforma trabalhista, de 2017.

³ A Lei 9.601/1998 inseriu, no art. 59 da CLT, entre outras medidas, redação que possibilita a instituição do banco de horas.

Quadro 3 – Vínculos formais e modalidades de trabalho em vigor e suas características

Vínculo	Características gerais/legislação correspondente
Por tempo indeterminado	Forma típica de contratação prevista pela CLT.
Por tempo determinado	Alteração do prazo limite, antes, para este tipo de contrato, de até 90 dias, para 270 dias, conforme alteração instituída de até 90 dias, para 270 dias, pela Lei 13.429, de 2017, art. 10, §1º e §2º.
Terceirizado	Possibilidade de terceirização tanto de atividades meio como fim, conferir (cf.) a Lei 13.429, de 2017.
Por tempo parcial	Ampliação do limite da jornada de tempo parcial de 25 horas para até 30 horas. Instituição da jornada de 26 horas com possibilidade de realização de até seis horas extras semanais. Possibilidade de banco de horas em jornadas parciais. Aqueles/as que cumprem jornada parcial passam a poder converter o 1/3 das férias a que têm direito em abono pecuniário, cf. a Lei 13.467/2017.
Autônomo	A Lei 13.467/2017 institui a possibilidade de prestação de trabalho autônomo de forma contínua e exclusiva para uma única empresa. Antes da reforma de 2017, a instituição do microempreendedor individual (MEI), cf. Lei Complementar (LC) 128/2008, viabilizou a contratação na forma de pessoa jurídica, fundamentada na noção de empreendedorismo.
Intermitente	Sem restrições de uso. Trabalhador/a deve ser comunicado do trabalho com até três dias de antecedência. Aceito o trabalho, o não comparecimento é gerador de multa de 50% devida ao empregador. Remuneração: relativa apenas às horas trabalhadas. Tendência: remunerações, em valor mensal, inferior ao salário mínimo. Cf. Lei 13.467/2017. Destaque-se que a Medida Provisória (MP) 808/2017 previa carência de 18 meses para que um/a trabalhador/a contratado/a por tempo indeterminado fosse demitido e recontratado, pela mesma empresa, como intermitente. Tal carência perdeu a validade.

Fonte: Brasil (1998, 2007, 2008, 2017a, 2017b, 2017c).

É importante salientar que o trabalho intermitente, antes da reforma, não era sequer reconhecido como uma atividade formalizada. Com a implantação da reforma, a lei permitiu a alteração do período de trabalho em dias e horas. Essa prestação se denomina como de forma não contínua, ou seja, ocorre, de forma alternada, entre os períodos de prestação de serviço e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, isto é, independentemente do tipo de atividade.

Os argumentos dos defensores da reforma, em prol da efetivação do contrato intermitente, variam entre gerar novos empregos e abrir oportunidades,

principalmente para quem está entrando no mercado de trabalho, em particular, a população jovem. Essa nova modalidade de contratação ficou conhecida como “jornada zero hora” e é uma forma de legitimar o “bico” como um trabalho formal, todavia, com menores custos, para o empregador, e impondo, portanto, condições de trabalho mais precárias ao trabalhador.

Com a implantação da reforma, esse tempo sobe para 30 horas semanais, não excedendo esta carga horária. De uma forma prática, os/as trabalhadores/as poderão ser contratados, para jornadas de 26 horas, em qualquer atividade, com a possibilidade de acrescentar seis horas extras na semana, podendo ser compensadas na semana seguinte ou em um outro período, por meio do banco de horas. Outrossim, os salários são calculados de forma proporcional à quantidade de horas contratadas.

O contrato temporário, aprovado em 2017, tinha por finalidade a substituição de pessoal regular e permanente ou, em situações extraordinárias, de serviços com duração máxima de 90 dias. Com as alterações na Lei, passou para 270 dias, sendo válido em qualquer circunstância. Também foi alterado o conceito de trabalho temporário, ampliando o uso dessa modalidade, pois eliminou o caráter de contratação para situação extraordinária, ou seja, aquele prestado por pessoa física contratada por uma empresa de trabalho temporário que se coloca, à disposição de uma empresa tomadora de serviços, para atender à necessidade de substituição transitória de pessoal permanente ou de demanda complementar de serviços. Nesta modalidade, é possível perceber a exclusão de diversos direitos: férias, estabilidade temporárias, aviso prévio, multa de 40% do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e Seguro-Desemprego.

Conforme analisa Teixeira (2017), o aumento dos contratos temporários, na lógica empresarial de reduzir e baratear, ao máximo, os custos de admissão e de dispensa, passam, a partir da reforma, a ser uma modalidade frequente de contratação, especialmente em áreas que não exijam muita qualificação e com elevado nível de adoecimento ocasionado por lesões decorrentes de esforços repetitivos, como nas linhas de produção e montagem.

Essa mesma legislação, acerca do trabalho temporário, aprovou a liberação da terceirização para todas as atividades das empresas, e esta pode ser compreendida como a transferência de certas atividades da empresa tomadora (ou contratante) à empresa prestadora de serviços especializados. Trata-se do argumento da dedicação à atividade fim, como principal motivação, para a terceirização das

demais atividades, e tem como principal objetivo reduzir os custos da mão de obra. A Lei expressa a terceirização de forma bastante ampla, ou seja, de quaisquer das atividades da contratante (tomadora), inclusive de sua atividade principal.

Quanto ao trabalho autônomo, a reforma trabalhista o define como toda atividade exercida, por profissionais, de forma liberal, ou um trabalho eventual, prestando serviços para empresas ou pessoas, por um tempo específico, sem vínculo/relação empregatício com o tomador dos serviços, desde que cumpra todas as formalidades legais. Em suma, a reestruturação da base de representação sindical normaliza agora a negociação individual entre patrão e empregado, o que coloca, para as organizações sindicais, imensos desafios ao trazer uma série de modificações no sistema de inspeção do trabalho, tanto na Justiça do Trabalho como nas representações coletivas.

Entre as diversas medidas tomadas, encontra-se a contribuição sindical de empregados e empregadores, que custeava boa parte de suas representações coletivas. Com base na contrarreforma trabalhista, esta contribuição deixa de ser desconto compulsório, passando a depender de autorização prévia, expressa e individual, das partes.

Cabe sublinhar que os principais impulsionadores dessas mudanças, sem dúvida, foram as transformações na base tecnológico-organizacional. Harvey (2018, p.126), ao tratar acerca desta questão, enfatiza que: “a transformação tecnológica e organizacional é endógena e inerente ao capital, e não acidental”. Ou seja, a sobrevivência do sistema capitalista é assegurada pelas constantes transformações em seus instrumentos de produção. Como apontou Marx (1982, p. 69), no seu já clássico *Manifesto do Partido Comunista*, “a burguesia não pode existir sem revolucionar continuamente os instrumentos de produção e, por conseguinte, as relações de produção”.

Esse avanço das forças produtivas, por outro lado, solapou as conquistas históricas dos trabalhadores (pois estão sob o controle dos capitalistas). Na outra ponta, as reformas trabalhistas são normalizadoras das diversas modalidades de trabalho precário além de promover o esfacelamento dos sindicatos, enfraquecendo-os. Dito de outra forma, dado o desequilíbrio da correlação de forças entre trabalhadores e empregadores, é um fator que abre espaço para que sejam normalizados o trabalho informal e o intermitente. A reforma, nesse sentido, configura-

se como um golpe e um ataque direto aos direitos dos/as trabalhadores/as, porque fragiliza os acordos coletivos e obviamente reforça os interesses das empresas.

A reforma foi responsável, “por meio da desregulamentação das relações laborais, pela criação de novos postos de trabalho por intermédio da implantação do contrato de trabalho intermitente” (Pimenta; Zambonini, 2017, p. 68), o qual consiste na prestação de serviços sem continuidade e, ainda que preencha todos os outros requisitos, mesmo assim, o empregador apenas paga ao empregado pelo serviço prestado, não havendo nenhuma garantia de trabalho ou renda.

Em resumo, a reforma do sistema de relações laborais do governo Temer foi extensa e, ao mesmo tempo, profunda, pois alterou princípios gerais organizadores das relações trabalhistas, assim como instituiu regras específicas, referentes às relações individuais e coletivas do trabalho assalariado, no país.

3 A PRECARIZAÇÃO DAS RELAÇÕES DE TRABALHO NO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE SÃO LUÍS

3.1 A cidade como circulação

Inicia-se com as discussões a respeito da cidade capitalista, a qual tem sido debatida por pesquisadores e estudiosos nos campos mais amplos das ciências sociais. É na cidade que habita a maior parte da população, sendo também o lugar onde cada indivíduo estrutura suas vidas, desenvolve suas atividades vitais, por intermédio do trabalho. Por outro lado, a cidade capitalista abriga, como personagens centrais, os carteis dos transportes públicos e a indústria automobilística e seu interesse na expansão dos negócios; sem qualquer pudor, estes passam a dar as cartas, definindo que urbanismo deve servir aos seus interesses.

Nesse sentido, a cidade, é na moderna sociedade capitalista, uma mercadoria. Logo, se “as cidades contemporâneas são, cada vez mais, o espaço do capitalismo, pode-se dizer que nelas se manifestam todas as suas contradições” (Oliveira; Barreira, 2011, p. 78). Como espaço de disputas, é importante ressaltar o seu duplo aspecto, na medida em que é, ao mesmo tempo, o local da reprodução da força de trabalho e o produto final das sociedades regidas pelo modo de produção capitalista.

A cidade não fornece apenas o lugar, o suporte ou o chão para essa reprodução social. Suas características e até mesmo a forma com que se realizam fazem a diferença. Mas a cidade também não é apenas a reprodução da força de trabalho, ela é um produto ou, em outras palavras, também um grande negócio, especialmente para os capitais que embolsam, com sua produção e exploração, lucros, juros e rendas. Há uma disputa básica, como um pano de fundo, entre aqueles que querem dela melhores condições de vida e aqueles que visam apenas extrair ganhos (Maricato, 2013, p. 45).

Portanto, a cidade se converte num produto a ser consumido, comprado e vendido, assumindo uma função fundamental na circulação e na acumulação de capital (Sobarzo, 2006). Deve ser sublinhado que são os donos do capital que ditam a forma e os locais sob os quais se dão o processo produtivo, redesenhando, desde então, o espaço urbano sob a lógica de uma maior produtividade e busca da mais-

valia. A própria lógica da gestão da cidade tende a produzir um espaço que favorece apenas algumas camadas da sociedade.

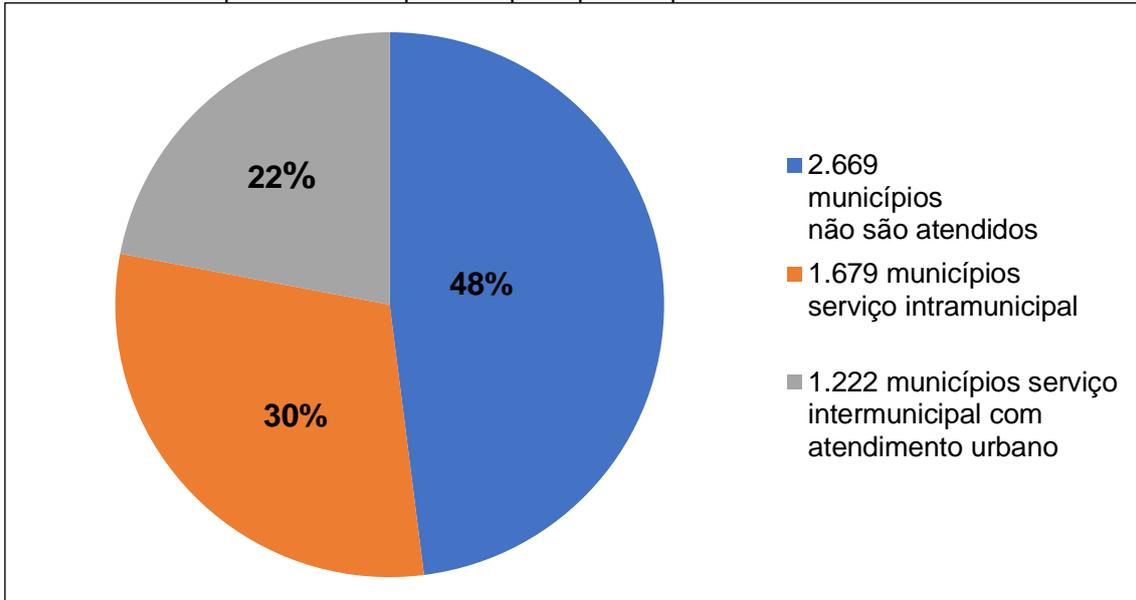
O capitalismo, ao mesmo tempo que produz esses espaços, também reconstrói uma geografia à sua própria imagem. No que se refere à produção das desigualdades socioespaciais, o controle mais poderoso, sobre o espaço, é exercido por uma burguesia cada vez mais internacionalizada. Sob tais condições, nestes últimos anos, “a trajetória adotada, por meio da ascensão do empreendedorismo urbano, serve para sustentar e aprofundar as relações capitalistas de desenvolvimento geográfico desigual” (Harvey, 2005, p. 189-190).

No Brasil, segundo levantamento realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos (NTU, 2021), no primeiro semestre de 2019, o transporte público por ônibus atendeu mais da metade dos municípios brasileiros, (correspondendo a um terço da população), sendo considerado o meio de transporte mais seguro e responsável pelo menor índice de mortes no trânsito. No que se refere ao número da frota de ônibus, a mesma, está estimada em aproximadamente 107 mil veículos, que, por sua vez, estão todos distribuídos por mais de 2.900 municípios brasileiros. Vale salientar que os ônibus são responsáveis por mais de 85% das viagens de transporte coletivo no país.

De acordo com o presidente da NTU (2021), as redes de transportes urbanos não estão atendendo às necessidades de deslocamento da população e precisam ser melhoradas com investimentos em infraestrutura e com prioridade para o transporte público. Segundo o site Diário do Transporte (2019), “cada vez menos, pessoas estão usando ônibus urbanos no Brasil”, e o principal motivo dessa crescente redução do número de usuários do transporte coletivo, em todo o território nacional, é a falta de infraestrutura e a crescente lentidão dos ônibus. As avaliações de especialistas, no que se refere a este aspecto, são de que, na medida em que há uma redução de usuários dos transportes coletivos, a tendência é um maior número de pessoas optar pelos transportes automotivos particulares, o que contribui para caos urbano nas cidades.

Ainda na estimativa feita pela NTU (2021), contabiliza-se mais de 40 milhões de viagens; os ônibus estão presentes em 2.901 municípios brasileiros. O Gráfico 1, abaixo, demonstra os principais indicadores dos municípios atendidos pelo transporte público urbano em todo o território nacional.

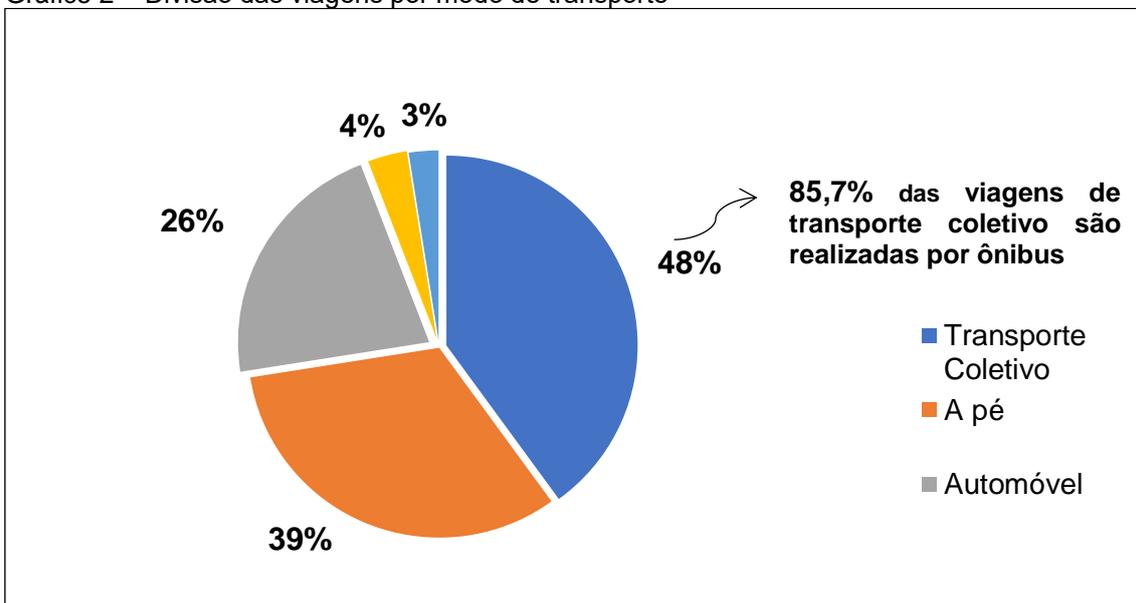
Gráfico 1 – Municípios atendidos por transporte público por ônibus



Fonte: Pesquisa de Informações Básicas Municipais (IBGE, 2017).

Ou seja, o sistema de transporte público, e em especial o por ônibus, consoante Pereira (2001), tem sido o principal responsável pelo atendimento das necessidades de deslocamento da maior parte da população, o que é representado em cidades acima de 60 mil hab. Já no Gráfico 2, seguem as divisões das viagens (a pé, transporte coletivo e automóvel particular).

Gráfico 2 – Divisão das viagens por modo de transporte



Fonte: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (ANTP, 2018).

A predominância dos ônibus, como principal meio de transporte coletivo, apesar da existência de outros, presentes apenas em algumas cidades do país (trens e metrô), é de extrema necessidade para milhares de pessoas, sobretudo as mais vulneráveis e que residem nas periferias das grandes cidades. Todavia, dados do Ipea (2021) apontam que a frota de veículos individuais motorizados (automóveis e motocicletas) aumentou, em 331%, de 2001 a 2020, tendo em vista que os veículos próprios novos ficaram mais baratos, e os ajustes dos preços da gasolina ficaram abaixo da inflação, até meados de 2016, em parte, como resultado das políticas de subsídio por isenções tributárias.

Contudo, esse crescente processo de migração das classes populares, para o transporte individual motorizado, tem, como principal efeito, o aumento dos congestionamentos e de, principalmente, 83% de acidentes, em razão do aumento do uso de automóvel individual (Weiselfisz, 2013). Devido ao crescimento da operação dos custos operacionais, isto reverte-se no aumento das tarifas, pois as remunerações dos capitalistas individuais são divididas por um número cada vez menor de usuários que pagam passagem, justificando, segundo o autor, tal aumento, tornando o transporte coletivo bem menos atrativo, o que vem ocorrendo, com muita frequência, nos últimos anos.

Dados da NTU (2021) mostram que, desde 2013, ano de início da nova série histórica deste indicador, houve uma queda significativa da qualidade de passageiros transportados. A redução de 9% da demanda de passageiros pagantes, entre os anos 2014 e 2015, foi superior à identificada entre 2013 e 2014, considerando a avaliação consolidada de abril e outubro. A análise de 2015, em relação a 2013, demonstra uma diminuição de 10,8%. As reduções verificadas, nos dois últimos anos, são mais expressivas em relação às identificadas nos dois últimos anos da antiga série histórica, quando foram registradas quedas de 1,8% e 1,4%, respectivamente, no ano de 2012, em relação a 2011, e em 2013 comparativamente.

De antemão, algumas questões cruciais, a respeito da importância da mobilidade urbana e dos grandes desafios que o sistema de transporte público tem pela frente, devem ser consideradas:

a recusa radical, ao reajuste das tarifas, está ligada a um radicalíssimo mundo sem catracas. Tarifa zero. Mobilidade total para todos. O que é mais importante na vida urbana do que ter mobilidade? Acessar a tudo que a cidade oferece independentemente do local de moradia? Como abrir a caixa preta dos jurássicos sistemas de transportes de nossas

metrópoles sem impactar tudo e todos na cidade? Incluindo o uso do solo, o meio ambiente, a moradia, a segregação, o exílio dos jovens na periferia, os acordos de campanha eleitoral, as “prioridades orçamentárias”, o sofrimento dos que dependem desse transporte, a dominação urbana rodoviária etc. (Maricato, 2013, p. 48).

As inúmeras questões e problemas que permeiam a mobilidade urbana e o transporte público, nas cidades brasileiras, parecem ainda distante de serem solucionados. Logo, este fator, ao associar-se com o crescente número de veículos nas vias, e, conseqüentemente, com um alto consumo energético e com um alto potencial poluidor, aumenta, ainda mais, a necessidade de investimento e planejamento no setor de transporte público rodoviário voltado para a oferta de um serviço de qualidade aos usuários.

Segundo Battiston *et al.* (2006, p. 334), “as atividades de transporte coletivo envolvem aspectos micro e o macro”. O primeiro, por estar relacionado ao local de trabalho, ao próprio ônibus, e o segundo, por estar relacionado ao trânsito e às interações com os outros veículos, com ciclistas e com pedestres, com a poluição e com as condições climáticas, por exemplo. Portanto, tais aspectos da precariedade nada mais são do que processos concretos da atividade real do motorista de ônibus, agora sob os impactos de novas tecnologias, aspecto que discutido a seguir.

3.2 A implantação da bilhetagem eletrônica no transporte público urbano de São Luís

A modernização do sistema de transporte urbano em São Luís, desde 2019, impulsionada pelas novas tecnologias, produziu mudanças substanciais nas condições de trabalho dos motoristas de ônibus. O uso da tecnologia, subordinado aos interesses da empresa capitalista, vem conjugando, conforme investigado, profundas alterações nas condições de trabalho da categoria de motorista de ônibus.

O sistema de bilhetagem eletrônica que vem sendo implantado no transporte coletivo urbano, em várias cidades brasileiras, é um sistema eletrônico e/ou informatizado que controla o acesso dos passageiros, nos diferentes modos de transporte existentes, por meio de dispositivos específicos; é por intermédio deste sistema que as empresas de ônibus garantem a sua margem de lucro. Em São Luís, a implantação do sistema, inicialmente, teve como principal objetivo o controle sobre as transações de pagamentos.

A principal consequência dessa revolução tecnológica, materializada na implantação da bilhetagem eletrônica, foi a expansão do trabalho morto, porque uma máquina se torna a responsável por todo o processo de ação e/ou produção. Isto faz com que haja uma diminuição do trabalho vivo, em outras palavras, a troca da força de trabalho humana pela introdução de máquinas automatizadas e programadas a partir de um sistema de dados e comandos (Antunes, 2020). Buscar novas tecnologias, para que a produção fique mais barata e mais eficiente, significa, na maioria das vezes, substituir trabalhadores por máquinas.

É importante ressaltar que, a partir da implantação do sistema de bilhetagem, o número de usuários que pagavam a passagem com dinheiro reduziu consideravelmente, gerando uma série de reclamações quanto à falta de troco, indicando a necessidade de “melhoria do sistema”. Em 2014, foi instalada a biometria facial, e no ano seguinte, o bilhete único, permitindo que o passageiro embarcasse, nos ônibus integrados, sem precisar se deslocar dos terminais de integração. A partir desta inovação, as passagens poderiam ser pagas por meio de um cartão eletrônico, que, no entanto, não foi suficiente para minimizar as sucessivas reclamações dos usuários. Em 2019, os empresários iniciaram as discussões para a retirada dos cobradores e a implantação do que seria o novo sistema de bilhetagem eletrônica. O mesmo foi um aspecto político fundamental porque implicou na eliminação de postos de trabalho.

O discurso empresarial pautou-se pela necessidade de equilibrar o sistema de transporte público. A gestão dos empresários junto ao Tribunal Regional do Trabalho (TRT), foi decisiva, pois esta instituição autorizou a redução de 20% da força de trabalho de cobradores e de cobradoras.

Inicialmente, eliminaram esses profissionais das linhas alimentadoras (as que fazem o percurso do bairro para o terminal), contudo, o conjunto do empresariado do transporte público de São Luís não cumpriu o que havia sido acordado. Prevaleceu o descumprimento da norma constitucional que protege os trabalhadores (em face da automação) e que proíbe a acumulação de função neste ramo do trabalho. O objetivo foi elevar a produtividade do trabalho reduzindo o trabalho vivo diretamente envolvido. Esta movimentação permitiu, a favor dos empregadores, estimar a redução de evasão tarifária, aumento da velocidade de embarque e fornecer elementos precisos para o planejamento, a racionalização e a adequação da oferta.

Parafraseando Marx (2011), se a máquina é inocente das misérias que ela causa, o desemprego é, contraditoriamente, consequência do desenvolvimento do progresso técnico nas condições próprias do seu funcionamento. As novas tecnologias elevam os níveis de exploração e de controle do trabalhador em todas as suas dimensões, pois “a condição crucial para a existência e o funcionamento do capital é que ele seja capaz de exercer comando sobre o trabalho” (Mészáros, 2009, p. 710).

Nesse sentido, o desenvolvimento tecnológico é a manifestação do próprio sistema de controle sociometabólico do capital, pois, com a implantação da nova bilhetagem eletrônica, os empresários passam a exercer maior controle sobre o sistema de transporte público urbano. A regra é a demissão ou a substituição de cobradores e cobradoras pelo novo sistema de bilhetagem, conseqüentemente, visando aumentar seus lucros.

O próprio Marx (2013) já ressaltava essa dimensão da tecnologia, na produção de um exército industrial de reserva, elemento fundamental para a estabilidade do capitalismo e a reprodução de suas bases. Couto, Freitas e Couto (2009, p. 13) apresentam uma síntese deste processo concreto:

a maquinaria era, em parte, responsável pelo desemprego, mas que novos investimentos poderiam absorver os trabalhadores demitidos. Marx não apontou com clareza, mas demonstrou que sabia que o desemprego dependeria da velocidade de crescimento de quatro variáveis: 1) o avanço tecnológico; 2) o crescimento populacional; 3) a taxa de acumulação de capital (os novos investimentos); e 4) a redução da jornada de trabalho.

Portanto, o progresso tecnológico, sob o capitalismo, possui a tendência histórica de minimizar o trabalho vivo e elevar o trabalho morto e, com isso, livrar o detentor dos meios de produção da penúria de ter que conviver com insegurança e instabilidade da força de trabalho. Máquinas inteligentes, assim como a nova bilhetagem eletrônica, estão substituindo seres humanos em incontáveis tarefas, levando milhões de trabalhadores e de trabalhadoras para as filas do desemprego. Assim, enquanto as primeiras tecnologias industriais substituíram a força física do trabalho humano, trocando a muscular por máquinas. As tecnologias, baseadas no computador, prometem substituir a própria mente humana, colocando máquinas inteligentes no lugar dos seres humanos, em todas as escalas da atividade econômica.

Abaixo, a Figura 1 ilustra a nova bilhetagem eletrônica, sem a atuação do cobrador ou da cobradora.

Figura 1 – Bilhetagem eletrônica



Fonte: o próprio autor, 2023.

Em diversas cidades brasileiras, como é o caso de São Luís, a bilhetagem eletrônica não é universalizada, ou seja, ainda é possível fazer o pagamento da passagem com dinheiro. Com efeito, a bilhetagem eletrônica mantém a necessidade de alguém que receba os pagamentos.

As empresas, em consonância com o poder público local, optam pela redução do quadro de cobradores e pela adoção da chamada dupla função (modalidade na qual motoristas também executam o cargo de cobrador). É importante ressaltar que o simples ato de conduzir o ônibus já é extremamente desgastante e, somado ao acúmulo de funções diárias, provoca adoecimento, pois a atividade de dirigir exige concentração, coordenação motora, vigilância constante na condução veicular e prevenção aos possíveis adventos inesperados, produzindo uma carga excessiva de estresse muscular e de desgaste mental. É importante sublinhar a adrenalina a que o motorista-cobrador é submetido:

1. preocupação em não dar o troco errado, principalmente para mais, o que o levará a ser descontado pelo empregador;

2. quando não há troco, o motorista, muitas vezes, houve impropérios de passageiros, como se o próprio fosse o culpado por não ter troco. Na discussão, as suprarrenais produzem adrenalina. No auge do estresse, momentâneo, mas significativo para gerar insegurança do trânsito viário, o motorista coloca o veículo em movimento;
3. na condução do veículo, o motorista-cobrador ainda tem que suportar a falta de civilidade no trânsito, aumentando, ainda mais, a sua carga de stress.

Conforme dados da própria NTU (2021), até 2019, 33 cidades brasileiras já haviam removido totalmente a função de cobrador de ônibus; 32 haviam removido parcialmente; e das 26 capitais, 14 estavam em processo de eliminação desse posto de trabalho com impacto simultâneo no embarque e desembarque de usuários, ocasionando graves acidentes. Em 2023, como consequência da instalação do novo sistema de bilhetagem eletrônica, só na cidade de São Luís, segundo a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), foram registrados 435 acidentes envolvendo ônibus. O agravante é que, com as demissões dos/as cobradores/as, os/as motoristas de ônibus são sobrecarregados, pois passam a dirigir, a cobrar e a orientar os/as passageiros/as no embarque e desembarque.

Se os avanços tecnológicos têm como consequência a substituição da força de trabalho pela automação, é verdade, também, que esta tendência, em curso, enfraquece o potencial da luta por melhores condições de trabalho. Em termos mais simples, o aumento do poder da tecnologia e o dos computadores têm transformado o modo de operar das empresas, de maneira que elas necessitam, cada vez menos, de empregados para o desempenho de suas rotinas essenciais (Vasconcelos; Valentini; Nunes, 2017).

A revolução tecnológica evidentemente provoca alterações nas relações de trabalho, modificando o cenário relativo à disponibilização de vagas de trabalho clássicas, elimina atividades, mas cria outras que até então inexistiam. O sistema capitalista, aliado à globalização, se beneficia do aporte tecnológico da microeletrônica e da informática, dos sistemas de comunicação e internet, considerados como mecanismos impulsionadores das tecnologias disruptivas responsáveis pela destruição do emprego na forma institucionalizada (Solimani; Simão Filho, 2018. p. 572).

A pesquisa de campo apontou algumas consequências provenientes da implantação da nova bilhetagem eletrônica e três aspectos foram evidenciados durante as entrevistas, sendo eles:

1. reclamações quanto a dupla função do motorista (cobrar e dirigir);
2. as queixas sobre o aumento da passagem e custos de operação;
3. as queixas sobre a estrutura dos ônibus.

Um das principais queixas, em relação à dupla função do motorista, são o prolongamento do tempo de viagem e os constantes riscos de acidentes. As demoras e os atrasos, no trajeto, têm sido frequentemente atribuída ao fato de o motorista ter de realizar a função de dirigir e cobrar ao mesmo tempo.

Sou contra a demissão dos cobradores e cobradoras, já que sobrecarrega o motorista e aumenta, ainda mais, os riscos de acidentes, como até já vi. Assim como também muitos atrasos, já que o motorista, além de dirigir, precisa receber a passagem e passar o troco (Usuária, São Luís, 2023).

Os riscos e os números de acidentes, após a implantação do novo sistema de bilhetagem eletrônica, têm ocorrido com mais frequência. Segundo relato dos próprios passageiros, tem sido:

[...] algo horrível e bastante perigoso, em que pode ocasionar acidentes. Eu perco muito tempo para chegar ao meu destino. Muitas das vezes, o motorista até chega a passar o troco errado. Já até vi gente caindo nos ônibus (Usuário, São Luís, 2023).

As adversidades diárias, tais como acidente com queda de passageiros ao desembarcar, tornam-se, cada vez mais, frequentes após implementação da dupla função realizada pelo motorista. Neste ponto, os usuários entrevistados foram unânimes a respeito da percepção de um transporte público urbano precário. Também relataram que a estrutura do serviço prestado não tem sido condizente com o valor da tarifa, que sofreu um reajuste de R\$ 3,90 para R\$ 4,20, em fevereiro de 2023. “A verdade é que mesmo com o reajuste da tarifa, não houve melhoria nos coletivos. Por isso não achei vantagem. A qualidade dos ônibus é péssima. Esses veículos estão sucateados” (Usuário, São Luís, 2023).

Contudo, essas reclamações ainda estão associadas à conduta dos motoristas, não ao sistema de transporte público, e à estrutura das empresas que oferecem esses serviços. Inclusive, uma das principais queixas dos entrevistados tem sido a falta de paciência do motorista em prestar orientações aos passageiros, haja vista que não há mais o cobrador para preencher esta função. Na verdade, o cobrador era um grande colaborador, pois, além de cobrar a passagem, também auxiliava. “O

fato de o motorista cobrar e dirigir, ao mesmo tempo, tem sido muito perigoso, já que pode vir a ocasionar muitos acidentes. O motorista acaba ficando muito estressado. Até já vi muitas discussões dentro dos ônibus” (Usuária, São Luís, 2023).

Nesse quadro, a dupla função possui um lugar central e se apresenta, na perspectiva dos usuários e dos próprios motoristas, como o fator mais crítico da precarização das relações de trabalho. Estas condições são percebidas pelos usuários, seja por um troco passado incorretamente, seja por uma manobra arriscada, uma vez que existe uma extensa e exaustiva jornada de trabalho. Assim, convém apontar que esta gama de fatores nocivos (sociais, físicos, químicos, biológicos, ergonômicos), produz diversos tipos de adoecimentos que incidem diretamente sobre o desempenho, principalmente em uma de suas mais importantes capacidades, a de gerir os riscos do trânsito.

No caminho inverso do ideário propagado, o arsenal de tecnologias implantadas no transporte público urbano não só flexibilizou, como também intensificou a divisão sociotécnica do trabalho, aumentando o controle sobre os seus operadores. Se por um lado, o Sistema Integrado de Transporte (SIT) foi implantado sob a lógica da flexibilização e da integração da gestão e das ferramentas, por outro, foi possível observar uma maior *taylorização* do trabalho, com destaque para as fragmentações das linhas e para o menor espaço-tempo com que são desenvolvidas as relações entre motorista e usuários. O principal produto desta fragmentação é o próprio “estranhamento” entre eles, criando um clima de constante disputa de poder materializado na extrema violência física e psicológica.

Com o objetivo de aumentar os seus lucros, as empresas de ônibus implantam a bilhetagem eletrônica, demitem milhares de cobradores, intensificam e precarizam a jornada de trabalho dos motoristas e ameaçam a segurança pública e a vida destes trabalhadores. Em consonância com Mészáros (2009, p. 73), “quanto mais o sistema destrava os poderes da produtividade, mais libera os poderes de destruição; quanto mais dilata o volume da produção, tanto mais tem de sepultar tudo sob montanhas de lixo asfixiante”.

A questão mais asfixiante é que não se trata, simplesmente, de um problema político ou moral, mas de reconhecer que qualquer solução que trave ou coloque obstáculos à reprodução ampliada do capital não será acatada pelos empresários do setor. Logo, enquanto a reprodução social tiver por pressuposto o ordenamento do trabalho alienado e a mercantilização da vida, a degradação, a

perversão e a supressão das autênticas possibilidades humanas continuarão, bem como se intensificarão (Tonet, 2004).

A título de esclarecimento, é um cenário onde os direitos trabalhistas, mais fundamentais, são reduzidos ou eliminados, e prevalece os interesses predatórios do capital.

Permitir a precarização das condições de trabalho oferecidas pelo empregador, para que a empresa se torne mais competitiva, significa permitir maiores lucros mediante a exploração do trabalho humano, em condições que, muitas vezes, aviltam os direitos fundamentais dos empregados. A lógica deve ser invertida, a atividade econômica deve ser orientada para o ser humano e para o bem comum (Gosdal, 2006, p. 138).

A conjuntura descrita corrobora a urgência de se olhar, com mais atenção, para as condições de trabalho dessa categoria profissional, sob um duplo ângulo: primeiro, por serem trabalhadores e, portanto, cidadãos possuem direitos sociais; o segundo, muito importante, está relacionado à natureza pública que os motoristas exercem por conduzirem milhões de passageiros em todas as cidades brasileiras. A seguir apresenta-se a precarização a partir da ótica dos motoristas, e como os mesmos vivenciam estes processos.

3.3 A precarização sob ótica dos motoristas de ônibus

A compreensão do cenário atual de precarização social do trabalho, na categoria profissional dos motoristas de ônibus, é um fenômeno que corre em outros centros urbanos do país. Recentemente, paralisações e greves de motoristas e de cobradores, do setor de transporte coletivo urbano de São Luís, demonstraram que a classe trabalhadora adquiriu consciência de classe ao deflagrar seus movimentos de confrontação.

Diante da precariedade das suas condições de trabalho, os motoristas de ônibus têm vivenciado lutas coletivas, contestando a responsabilização por parte das empresas, face as recentes alterações nas suas condições de trabalho, a partir do sistema de bilhetagem eletrônica, que reestruturou as suas funções, no sistema de transporte público, sem aumento salarial.

Considerando a jornada de trabalho, os entrevistados relataram que recebem, por mês, em média, R\$ 2.476,00. Logo abaixo, segue a Tabela 3 contendo o ganho salarial dos 21 motoristas entrevistados.

Tabela 3 – Salário mensal líquido dos trabalhadores do setor de transporte urbano (motorista)

Salário mensal líquido	Nº	%	Média de salário mensal líquido
Até R\$ 1.000,00	1	4,8	
R\$ 1.000,01 a R\$ 2.000,00	2	9,5	2.476,00
R\$ 2.000,01 a R\$ 3.000,00	18	85,7	
Total	21	100	-

Fonte: o próprio autor, 2023.

A partir da Tabela 3, pode-se dizer que 85% possuem uma renda mensal que varia entre R\$ 2.000,00 e R\$ 3.000,00. Conforme relato da maioria dos entrevistados, a opção de trabalhar no setor de transporte urbano tem como fatores definidores a carteira assinada e a renda auferida mensal, que os mantêm no setor. É importante destacar que o contrato formal, com a empresa, se restringe apenas à função de dirigir. Ou seja, a carreira de motorista de ônibus não inclui exercício da função de cobrador. No que concerne aos principais fatores que motivam a escolha da profissão de motorista, encontrou-se remuneração, influência e incentivo da família, gostar de dirigir e em função do salário. A Tabela 4, abaixo sintetiza estes resultados.

Tabela 4 – A escolha da profissão de motorista de ônibus

Razão	Nº	%
Opção		
Prazer em dirigir	4	19,05
Pelo salário	7	33,33
Oportunidade		
Indicação de amigos ou familiares	7	33,33
Oportunidade do momento	3	14,29

Fonte: elaborado pelo próprio autor.

Quando perguntados sobre o motivo pelo qual escolheram a profissão de motorista de ônibus, foi possível identificar aqueles que efetivamente escolheram esta ocupação e os que se tornaram motorista porque se viram diante de uma oportunidade, ou foram estimulados por pessoas próximas que já faziam parte deste universo. Os resultados mostraram, portanto, que alguns (11 participantes) escolheram a ocupação em pauta porque gostavam de dirigir ou porque o trabalho trazia algumas vantagens, como uma remuneração atraente. Por outro lado, dez participantes, incentivados por parentes e/ou amigos, ou por esta ser a única oportunidade que surgiu para eles naquele momento, não tiveram outra escolha a não ser seguir a carreira de motorista de ônibus público urbano.

Tabela 5 – Situação financeira de motorista de ônibus urbano

Situação financeira	Nº	%
Melhorou com a profissão de motorista	18	85,7
Permaneceu a mesma com a profissão de motorista	0	0
Piorou com a profissão de motorista	0	0
Não soube responder	3	14,3
Total	21	100

Fonte: elaborado pelo próprio autor.

Ao serem perguntados a respeito do salário, relataram que este foi decisivo na escolha da profissão. E, por possuírem pouca escolaridade, o salário é bastante satisfatório, relataram. De modo que eles não levam em consideração e, de certo modo, minimizam os cursos de formação a que se submetem como exigência técnica para serem contratados: retirada da carteira de habilitação e cursos de atendimento, de aperfeiçoamento e de capacitação para o atendimento aos passageiros.

Ou seja, a profissão de motorista de ônibus urbano exige que o candidato tenha uma especialidade, a qual envolve um longo tempo de preparação e dedicação, tais como: habilidade em reconhecer pontos críticos nas rodovias; ter capacidade para agir de forma profissional e ética; e, principalmente, saber lidar com os passageiros e com aqueles usuários que possuem restrições de mobilidade. Logo, ser motorista de

ônibus urbano é seguir uma carreira que possui muita complexidade e exige uma série de habilidades para o exercício da profissão.

Outros fatores que fazem com que permaneçam nesta atividade profissional estão expostos na Tabela 6, abaixo.

Tabela 6 – Relação dos pontos positivos do trabalho de motorista de ônibus urbano

Ponto positivo	Nº	%
Financeiramente rentável	15	71
Possibilidade de conhecer pessoas	17	80
Estabilidade	16	76
Desafiadora	12	57
Condição de segurança da profissão	7	33
Ser valorizado	14	66
Gosta de dirigir	19	90
Perto da família	20	95

Fonte: elaborado pelo próprio autor.

Acerca da segurança, 33% afirmam se sentirem seguros enquanto estão dirigindo. Em contrapartida, a grande maioria se sente inseguro e desprotegido tanto em relação aos riscos de serem assaltados como diante da possibilidade de ter seu veículo incendiado por uma ação criminosa.

No que se refere à estabilidade na profissão, é importante ressaltar que, ao serem demitidos ou pedirem as contas de uma empresa, conseguem ser readmitidos, rapidamente, em uma outra empresa de ônibus. Ou seja, as condições de trabalho impostas pelas empresas a esses trabalhadores especializados torna a profissão de motorista de ônibus bastante rotativa, levando-os a migrarem para uma empresa que forneça uma “melhor condição de trabalho”.

Quanto ao fato de 66% ter respondido que se sentem valorizado na profissão, ficou claro, nos relatos, que essa autovalorização está ligada ao reconhecimento da profissão, mesmo diante da precariedade que vivenciam e das

condições de trabalho. Logo abaixo, tem-se a Tabela 7 com os fatores que mais causam insatisfação.

Tabela 7 – Relação dos pontos negativos

Pontos negativos	Nº	%
Desgastante/ estressante/ fisicamente cansativo	21	100
Perigoso	21	100
Risco de acidentes	21	100
Risco de assaltos	21	100
Tempo parado em congestionamento	21	100
Pouco rentável	7	33
Desrespeito / falta de valorização	16	76
Passageiros mal-educados	19	90
Cobrança de empresa	14	66
Horário inconstante	15	71
Requer dedicação exclusiva	15	71

Fonte: elaborado pelo próprio autor.

Conforme relacionado na Tabela 7, a exposição diária, com riscos de assaltos, de acidentes de trânsito, de desgaste físico, de congestionamentos em função dos longos engarrafamentos, de atrasos dos ônibus, de superlotações, de sucateamento dos ônibus, principalmente com a retirada gradual dos cobradores e cobradoras, têm figurado como a principal causa do aumento de stress desses trabalhadores, o que os levam à exaustão e ao cansaço físico e mental. A profissão de motorista de ônibus tem sido identificada como uma das mais estressantes devido à natureza das condições de trabalho.

Já em relação ao salário dos motoristas, este encontra-se intrinsecamente associado à quantidade de horas extras realizadas durante o mês, considerando uma jornada de trabalho de sete horas e 20 minutos, a qual, normalmente, é extrapolada.

Abaixo segue o Gráfico 3 com a quantidade de horas trabalhadas, diariamente, segundo relato deles.

Gráfico 3 – Jornada de trabalho dos motoristas de ônibus (horas de trabalho)



Fonte: elaborado pelo próprio autor.

Conforme exposto no Gráfico 3, 50% dos motoristas entrevistados informaram que trabalham, diariamente, entre sete e oito horas semanais, e que, embora a jornada seja formalmente estabelecida, ela extrapola o tempo normal acordado, isso porque estão condicionados ao ambiente de trabalho (vias urbanas, congestionamentos e os acidentes de trânsito), fatores que interferem no cotidiano de trabalho e no número de corridas exigidas pela empresa. Já a outra metade dos motoristas (dos 21 entrevistados) relatou que fazem hora extra, o que totaliza uma jornada de até 14 horas de trabalho.

Apesar de todos os entrevistados possuir carteira assinada, o contrato de trabalho não assegura a proteção social acordada no contrato de trabalho das empresas, por estarem inseridas numa lógica capitalista de aumentar, cada vez mais, a produtividade do trabalho por meio da intensificação do ritmo de trabalho, expondo-os a fatores de risco, tais como acidentes no trânsito e adoecimentos. A jornada de trabalho, ao exigir dos motoristas o cumprimento de metas estabelecidas, implica no aumento da intensidade do trabalho sem que o mesmo seja acompanhado de melhoria das suas condições. É justamente por isso que Antunes (2015) enfatiza que o limite da jornada de trabalho se coloca como o maior instrumento a ser conquistado pela classe trabalhadora.

Para além de somente conduzir o ônibus, no que se refere à dupla função (dos *motocobra*), as empresas de ônibus cobram uma série de outras tarefas, corporificando uma sobrecarga considerável em suas rotinas de trabalho. Silveira, Abreu e Santos (2014, p.168) elencam as principais tarefas dos motoristas e cobradores, sistematizadas em torno de dez itens:

1. vistoriar o veículo na garagem ou no terminal da linha, antes do início da utilização dele, informando ao pessoal do plantão ou despachante as avarias nele existentes;
2. conferir toda a documentação do veículo antes do início da sua jornada de trabalho, informando ao plantonista/despachante a ausência delas;
3. conferir toda a estrutura de segurança do veículo, como triângulo, extintor etc., informando ao plantonista/despachante a ausência de qualquer um desses equipamentos;
4. verificar os níveis óleo e água do veículo antes do início da operação com ele;
5. no turno da manhã, antes do início de sua operação, conduzir o veículo ao terminal de origem de suas viagens;
6. realizar todas as viagens definidas no Quadro de Horário de sua linha, transportando todos os clientes da empresa, através dos itinerários determinados pelo órgão gestor, atendendo aos sinais de embarque e desembarque de todos os usuários que se encontrarem fora e dentro do ônibus, nas paradas já pré-determinadas, apresentar-se corretamente uniformizado e identificado, prestar as informações necessárias aos usuários, colaborar com a fiscalização do órgão gerencial e dos demais órgãos incumbidos de fiscalizar o transporte, dirigir o veículo de modo a não prejudicar a segurança e o conforto dos usuários, manter velocidade compatível com o estado das vias, respeitados os limites legais, evitar freadas bruscas e outras situações propícias a acidentes, não movimentar o veículo sem que estejam fechadas as portas, não fumar, quando na direção, não ingerir bebidas alcoólicas em serviço, nos intervalos da jornada ou antes de assumir a direção, comunicar à garagem quando ocorrerem indícios de defeito mecânico que possa pôr em risco a segurança dos usuários, recolhendo o veículo quando autorizado, diligenciar a obtenção de transporte para os usuários, em caso de avaria e interrupção da viagem, prestar socorro aos usuários feridos em caso de sinistro, respeitar os horários programados para a linha, dirigir com cautela especial à noite e em dias de chuva ou de pouca visibilidade, atender aos sinais de parada nos pontos estabelecidos, recusar o transporte de animais, plantas de médio e grande porte, material inflamável ou corrosivo e outros materiais que possam comprometer a segurança ou o conforto dos usuários, respeitar as normas disciplinares da empresa e as determinações da fiscalização, e, quando necessário, poderá solicitar a intervenção da autoridade policial para retirar do veículo o usuário faltoso;
7. após sua jornada de trabalho, entregar o veículo ao plantonista /despachante nas mesmas condições do seu recebimento;

8. no turno da tarde, após sua jornada de trabalho, recolher o veículo à garagem;
9. obedecer às normas da empresa;
10. assinar a guia de serviço no início de sua jornada de trabalho.

O que constata-se, nessa atenção redobrada dos motoristas, é que, em diversas vezes, eles realizam uma série de outras micro tarefas que não apenas demandam tempo, mas acrescentam uma carga de estresse psicológico, pois, além de ser o responsável pela condução do veículo e pela realização de todas as tarefas inerentes ao cargo, agora também é encarregado pela atividade de cobrar e de receber as passagens, somadas a todas as tarefas referentes a essa função, que antes era efetuada pelo cobrador.

Segundo o que relataram, é praticamente impossível realizar todas elas. Assim, todo o percurso, ao saírem do final da linha, desde retirar a folha com o relatório de viagem e o entregar ao fiscal, bem como a inspeção dos ônibus, é constituído de tarefas extras que não são remuneradas. Ou seja, a “degradação irreversível das condições de trabalho” é a primeira subcategoria a demonstrar como ocorre o fenômeno da precarização. A polivalência forçada, introduzida também pela dupla função, é um fator que questionam.

Dejours (2007) classifica esse quadro como a pressão por trabalhar que resulta em sofrimento para o trabalhador. Segundo o autor, são profissionais que necessitam e querem trabalhar, não se importando, à primeira vista, com os “detalhes”; “ser constrangido a executar mal o seu trabalho [...] ou a agir de má fé é uma fonte importante e frequente de sofrimento no trabalho, seja na indústria, nos serviços ou na administração” (Dejours, 2007, p. 32).

Pôde-se observar um relato unânime entre os motoristas que dirigem e realizam a cobrança: a responsabilidade quanto ao repasse do troco aos usuários, que fica agora a cargo deles. Esta tarefa contribui para extrapolação da jornada de trabalho oficial, dividida em seis dias (escala 6x1), sete horas e 20 minutos. Logo, no exercício das suas atividades, os motoristas passam a cumprir as funções de cobrador, de fiscal e até de despachante, pois as empresas têm reduzido o seu quadro de funcionário. Quanto ao número de folgas, segundo relato de um dos motoristas, chegam a ficar meses sem receberem uma única folga da empresa, levando-os, muitas vezes, a se *auto folgarem*.

A realização de horas extras tem sido uma questão que divide a opinião dos motoristas, pois uma parcela deles as percebem como algo positivo e almejável, uma vez que proporciona complementação da renda. A outra parcela, que não enxerga na hora extra um fator positivo, de certo modo, são impelidos pela empresa a cumpri-la. Pode-se dizer que tanto a intensidade como a extensividade atuam de modo a favorecer essa lógica, pressionando o vigor do trabalhador ao nível máximo e, ao mesmo tempo, ampliando sua capacidade produtiva, que, no longo prazo, tende a ser incorporada como “natural”.

A partir desse ponto, entram em cena os mecanismos de extração desse valor, o que é utilizado para valorizar o da empresa. Nesse processo, o protagonista é o mais-valor, mecanismo que consiste em uma determinada quantidade de valor a mais produzida pelo trabalhador.

Para além da extensa jornada de trabalho e as sucessivas mudanças de escala, existem outras situações a serem observadas, uma delas é o fato de que os motoristas são, por vezes, redirecionados para um trajeto que não conhecem. Segundo a fiscal que detém o controle da chegada e saída dos/as motoristas e cobradores (e que exerce uma função de chefia), estes são transferidos, para uma outra linha ou trajeto, sem que a empresa forneça qualquer orientação prévia. O principal motivo disto é que, para as empresas de ônibus, seria um custo deixar mais um motorista para instruir o outro na nova linha. As consequências, para os “*motocobra*”, são que acabam tendo que pedir orientações aos usuários, levando-os a, em algumas vezes, entrar em ruas e/ou em avenidas que não fazem parte da nova linha ou trajeto.

As constantes adaptações que enfrentam diariamente, assim como todas as tarefas a que são submetidos dentro da jornada de trabalho de sete horas e 20 minutos, produzem uma série de adoecimentos. Além de todo o desgaste físico da dupla atividade, o psicológico do “colaborador” fica detonado, pois este não pode recusar o aditivo da função, correndo risco de perder o seu emprego, o que acarreta um sofrimento por não executar bem nenhuma das tarefas. A dupla função, para além de agravar as condições de trabalho, compromete diretamente a qualidade do serviço que prestam aos usuários. Um exemplo disto é a insatisfação dos usuários em relação à espera para receber o troco e para a liberação da catraca, acarretando frequentes reclamações dos passageiros, pois dirigir e cobrar, ao mesmo tempo, divide a atenção

do motorista entre o volante e a tarefa de receber o dinheiro da passagem e o repasse do troco.

O motorista também cumpre a tarefa de organizar o caixa, de forma alternada, durante toda a jornada de trabalho, o que os obriga a uma atenção redobrada, pois o trabalho se torna duplo: continuar dirigindo o ônibus, acelerando, freando, trepidando, redirecionando o volante, sempre atento ao fluxo de veículos e às vias, e, ao mesmo tempo, recebendo a passagem e organizando o caixa. Essa é uma das dificuldades que enfrentam pós-implantação da catraca eletrônica, a de executar duas tarefas distintas e simultâneas que deveriam ser realizadas por dois trabalhadores diferentes.

Durante o percurso das viagens, se o motorista não estiver atento ao passageiro que efetuou o pagamento, ele corre o risco de liberar a catraca para outro passageiro que utiliza o cartão magnético e, sem perceber, passar a catraca, já liberada anteriormente, para o passageiro que efetuou o pagamento. Caso isto aconteça, o desfalque no caixa tem que ser ressarcido, e, na grande maioria das vezes, o prejuízo é pago com desconto em seu salário. Cabe sublinhar que, na grande São Luís, ainda há um número expressivo de passageiros que utilizam o dinheiro como forma de pagamento, ao invés do cartão ou vale transporte.

Nos ônibus em que não há cobrador, o motorista precisa redobrar a atenção quanto à visão da porta traseira, operação em que ele só conta com o espelho, o que causa dificuldade, principalmente, quando o ônibus está lotado. Ademais, há situações em que o sinal dado pelo passageiro passa despercebido sem que ele tenha descido completamente do ônibus, o que, por vezes, causa acidentes.

Outro aspecto, a ser registrado quanto à dupla função de dirigir e cobrar está relacionado a um maior tempo parado, situação que o motorista compensa reduzindo o seu intervalo de descanso de dez minutos, para cada viagem, para que consiga totalizar a quantidade de viagens dentro da sua jornada de trabalho. Esta tendência segue na grande São Luís, na qual as empresas de transporte coletivo, com intuito de maximizar os seus lucros, vêm se reestruturando, transferindo funções que antes eram dos cobradores para os motoristas.

O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), através da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), define os motoristas de ônibus urbano como os que:

conduzem e vistoriam ônibus e trólebus de transporte coletivo de passageiros urbanos, metropolitanos e ônibus rodoviários de longas distâncias; verificam itinerário de viagens; controlam o embarque e desembarque de passageiros e os orientam quanto tarifas, itinerários, pontos de embarque e desembarque e procedimentos no interior do veículo. executam procedimentos para garantir segurança e o conforto dos passageiros, habilitam-se periodicamente para conduzir ônibus. Trabalham em empresas de ônibus de transporte coletivo de passageiros, urbano, metropolitano e rodoviário de longa distância. são assalariados, com carteira assinada; atuam sob supervisão, de forma individual ou em duplas, nas viagens de longa distância. trabalham em veículos, em horários irregulares, em sistema de rodízio, sob pressão de cumprimento de horário. permanecem em posição desconfortável por longos períodos e estão sujeitos a acidentes e assaltos, podendo provocar estresse. a ausência de instalações sanitárias, em paradas de ônibus urbanos de grandes cidades, provoca desconforto. as atividades são desenvolvidas em conformidade com leis e regulamentos de trânsito e de direção de veículos de transporte coletivo (Brasil, 2018a).

E os cobradores como os que:

organizam e fiscalizam as operações dos ônibus e outros veículos de transporte coletivo, como condições de operação dos veículos, cumprimento dos horários, entre outros, preenchem relatórios; preparam escalas de operadores; examinam veículos e atendem usuários. agem na solução de ocorrências. executam a venda de bilhetes em veículos, estações metropolitanas, ferroviárias e similares e administram valores (Brasil, 2018b).

É diante da ameaça do desemprego que motoristas e cobradores se submetem a longas horas de trabalho, e conseqüentemente vem a exaustão. No caso dos motoristas, a escolha por permanecer na profissão pode estar relacionada a fatores como o salário, o fato de gostar de dirigir e o de ter um emprego que lhe permita estar mais próximo da família, contudo, a principal motivação, mesmo trabalhando sob as mais precárias condições impostas pela empresa, está relacionada ao medo de ficar desempregado.

Ao serem questionados acerca das ações do sindicato a respeito de melhoria das condições de trabalho, eles expuseram as suas principais demandas conforme elencado na Tabela 8.

Tabela 8 – Reivindicações dos motoristas ao sindicato

Reivindicação	Nº
Mais segurança policial	13
Pontos de apoio ao motorista e cobrador(a); com mais conforto e estrutura	11
Vias especiais exclusivas para ônibus	7
Mais cursos de aperfeiçoamento	6
Liberação da empresa para a realização de cursos e treinamentos	5
Criação de um conselho federal dos motoristas de ônibus urbanos nos moldes de mais fiscalização dos transportes clandestinos	6
Sindicato não tem feito nenhuma reivindicação	8

Fonte: elaborado pelo próprio autor.

Conforme exposto na Tabela 8, entre as principais reivindicações, apareceu a segurança policial e a infraestrutura. Fatores como calor e como a dificuldade para conseguir água potável foram observados no ponto de apoio aos motoristas e cobradores. Já em relação à segurança nos coletivos (os riscos de assaltos e de vandalismos), segundo 13 dos 21 motoristas entrevistados, o sentimento de medo e insegurança tem sido diário. Quanto aos oito motoristas que relataram fraqueza do sindicato, eles demonstraram muita insatisfação com a organização sindical e apontaram que tal enfraquecimento decorre da aproximação da instituição com as concessionárias e com as empresas de ônibus. Com efeito, a tendência tem sido a de uma prática sindical subordinada ao comando do patronato.

Tanto os/as motoristas como os/as cobradores concordam, entre si, que o STTREMA representa, majoritariamente, os interesses dos empresários. Alguns relataram que a ameaça que o sindicato vem recebendo das empresas, no que se refere à retirada da contribuição sindical, antes descontada em folha, tem tornado o sindicato, cada vez mais, refém dos empresários. Isto se agravou pós-reforma trabalhista de 2017, na medida em que a contribuição sindical passou a ser facultativa, ficando a cargo do trabalhador requerer, junto à empresa, a autorização do desconto na folha de pagamento (Brasil, 2017b).

No que se refere à percepção dos trabalhadores sobre a representação política do STTREMA, o relato de um dos motoristas indicou que: “o sindicato, como representação, é uma entidade fraca e não tem feito nada diante das demissões dos cobradores” (Motorista, homem, 33 anos de profissão).

A fala indignada do motorista explicita o processo de esfacelamento que as centrais sindicais vêm sofrendo desde o advento do neoliberalismo. “o sindicato, por enquanto, está deixando a desejar, e as empresas praticamente controlam o sindicato” (Motorista com sete anos de profissão). Os relatos explicitam que as entidades sindicais estão desprovidas de uma representação sindical autônoma e combativa. Em resumo, para além da insegurança e da precariedade das relações de trabalho, mais do que nunca, enfatiza Antunes (2018), bilhões de homens e mulheres dependem do trabalho para sobreviver e encontram, cada vez mais, situações instáveis e precárias, além do flagelo do desemprego.

3.4 Sindicato dos trabalhadores e suas formas (ou não) de enfrentamento à precarização do trabalho

O STTREMA foi fundado em 1971 e, desde então, tem sido a única entidade mediadora entre as empresas de transporte coletivo urbano e os trabalhadores deste setor. No atual contexto, diante dos ataques às leis trabalhistas, a greve, segundo relato do vice-presidente do STTREMA, Isaías Castelo Branco, tem sido o principal e o mais importante instrumento de enfrentamento ao processo de precarização das relações de trabalho no transporte público urbano.

Entretanto, apesar de ser o mais importante instrumento de luta e de resistência, a greve convive com as divergências políticas, sendo travada uma verdadeira disputa entre os próprios trabalhadores que, também, enfrentam a difícil tarefa de construir unidade. Conforme analisa Boito Júnior (1999), os trabalhadores não formam e nunca formaram um bloco homogêneo; por isso, o neoliberalismo não atinge, por igual, as diferenças existentes nas classes trabalhadoras. A deflagração de uma greve, Conforme Ferraz (2018, p. 167), “pode ser interpretada como sinal de força ou de debilidade do movimento sindical, como consequência de uma decisão racional ou “irracional”, pois esta nem sempre é impulsionada ou “encabeçada” pelos trabalhadores, uma vez que a direção do sindicato, ao fazer um acordo com as empresas, pode deflagrar greves para interesse do próprio patronato.

O vice-presidente do sindicato, ao ser indagado sobre os principais fatores responsáveis pelo processo de rotatividade dos motoristas, a saída voluntária ou por demissão realizada pela empresa, relatou que os mesmos estão associados a elementos como:

índice alto de assaltos, em que muitos trabalhadores ficam traumatizados. O outro fator é o descumprimento da convenção coletiva do trabalho. Nos últimos anos, o que vem fazendo que eles migrem para outra área é a questão do stress e do dia a dia deles em si. E, sem contar com as demissões que são feitas pela própria empresa, muitas das vezes, sem motivo. E, outras vezes demitem por questões como avarias, que também são um dos motivos pelo qual a patronal demite os trabalhadores, por entender que eles têm que pagar por qualquer tipo de avaria, e não é assim. A convenção coletiva estabelece que qualquer avaria só pode ser paga mediante uma perícia técnica pública, para que possa vir a ser efetuado este desconto. Se não for feita esta perícia, não pode ser descontado. E, às vezes, o trabalhador se nega a pagar essa avaria, vindo até o sindicato, em que nós vamos até lá e fazemos com que a empresa devolva o dinheiro. Contudo, infelizmente, o sindicato não tem o poder de fazer com que este trabalhador permaneça no sistema, e ele acaba sendo demitido por isto, então, são estes fatores que fazem com que haja esta rotatividade muito grande no sistema (Entrevista, vice-presidente do STTREMA, 03/12/2023).

Em relação ao crescente número de demissões dos cobradores, como consequência da implantação do novo sistema de bilhetagem eletrônica, em 2019, o vice-presidente relatou que:

em 2012, com a implantação desse sistema, que foi primeiramente a biometria facial, e depois veio esse novo sistema, que nem foi bem equipado. Apesar de essa ser uma questão a nível nacional, o de quererem acabar com a figura do cobrador. Em que primeiramente implantaram o sistema, para em seguida retirarem os cobradores. Foi no ano de 2019 que se iniciou esse debate com muito mais rigor, juntamente com os empresários. Contudo, a origem dessas discussões se deu muito antes deste período. Mas, no ano de 2019, os empresários, com o discurso de equilibrar o sistema, conseguiram, no Tribunal Regional do Trabalho, uma autorização para reduzir 20% da mão de obra desses trabalhadores. Mas, hoje nós sabemos que não é mais 20%. Os empresários, inicialmente, retiraram os cobradores e cobradoras das linhas alimentadoras, as que fazem o percurso do bairro para o terminal, só que eles não cumpriram, mesmo porque o SET (Sindicato das Empresas de Transporte Público) nunca cumpre com o acordo coletivo. Fizemos a fiscalização agora a pouco tempo, mas foi a “olho nu”, pois não temos os dados por escrito, mas, pelo que deu para perceber, já foram retirados uns 32% dos cobradores. E, nós do sindicato temos lutado para que permaneça no mínimo 80% dos cobradores (Entrevista, vice-presidente do STTREMA, 03/12/2023).

A implantação do novo sistema de bilhetagem eletrônica, conforme o relato do vice-presidente do STTREMA, foi marcada por duas fases: os desdobramentos a partir de 2019, quando cresceu o número de demissões dos cobradores; e a fase em que os motoristas passaram a realizar uma dupla função.

Mesmo com a implementação do Projeto de Lei (PL) nº 6.801/2020, o avanço das demissões não foi obstruído devido à decisão do Tribunal Regional do Trabalho 16ª Região - Maranhão (TRT-16), que determinou, em medida liminar, a inconstitucionalidade da lei municipal que proibia o acúmulo de funções no sistema público de transporte de São Luís. A ação foi movida pelo Sindicato das Empresas de Transporte de São Luís (SET). O efeito da medida do TRT-16 foi o aumento das demissões, que passaram a ser uma realidade concreta. O vice-presidente acrescentou, no seu relato, que o STTREMA tem feito diversos pleitos, junto ao MTE, para reverter a medida, mas não obteve sucesso.

De lá para cá, as empresas e o sindicato não conseguiram entrar em nenhum acordo sobre esse ponto. Consequente, a insatisfação dos trabalhadores/as tem resultado em um processo gradativo de desfiliação do sindicato.

É importante ressaltar que uma das principais ações do sindicato, para estimular a sindicalização, tem sido as “campanhas de filiação/ sindicalização nas portas das garagens, momento em que é explicado, para cada trabalhador/a, os benefícios e vantagens que passam a obter como filiados” (Entrevista do vice-presidente do STTREMA, 03/12/2023). Quanto aos benefícios sociais e previdenciários, uma conquista importante foi a manutenção de um plano de saúde pago 100% pela empresa e atendimento jurídico.

Para além dos benefícios sociais, segundo o vice-presidente do sindicato,

é realizada anualmente as negociações coletivas de trabalho, assim como também os cursos educativos, que têm sido feitos de forma gradual, com advogados que orientam os trabalhadores e as trabalhadoras sobre os seus direitos. Mas uma questão mais efetiva acerca dos cursos é oferecida pela própria empresa, através do SEST/SENAT. Pois, para que o motorista entre no sistema, o mesmo tem que fazer o curso de acessibilidade de transporte de passageiro, que inclui relações humanas. Sendo inadmissível que o trabalhador seja contratado sem passar por estes cursos. E, este curso possui validade de um ano. Logo, este trabalhador precisa estar fazendo este curso todos os anos, para que venha a prestar um serviço de qualidade aos usuários (Entrevista, vice-presidente do STTREMA, 03/12/2023).

As negociações coletivas e as orientações realizadas pelos advogados, a cada trabalhador sindicalizado, caracteriza uma das principais ações do STTREMA. A greve, segundo o vice-presidente do STTREMA, é o principal instrumento de luta utilizado, para fazer cumprir as convenções coletivas de trabalho (CCTs),

por toda uma situação jurídica, em que é notificado no Ministério Público do Trabalho, é notificado ao poder público e em todas as instâncias envolvidas. É por isso que há as mediações realizadas no Ministério do Trabalho, no Tribunal e na SMTT, junto com o sindicato. Então, tem todo esse trâmite jurídico que é feito antes. E, quando “estoura” todo este movimento, aí não tem jeito, temos que partir para a greve, que é o único instrumento que temos para garantir tudo aquilo que é garantido na convenção coletiva do trabalho (Entrevista, vice-presidente do STTREMA, 03/12/2023).

O que se pode concluir é que, se nos anos 1980 a estratégia sindical no âmbito do novo sindicalismo brasileiro estava norteada por princípios básicos como o socialismo, a partir dos anos 1990, sob o neoliberalismo, esta pauta se alterou. Ou seja, para além da estratégia sindical adotada, os sindicatos, de modo geral, estão desafiados a se reinventarem para preservar o caráter de classe e a capacidade de salvaguardar e ampliar direitos sociais mínimos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa procurou analisar os efeitos da nova bilhetagem eletrônica na relação de trabalho dos motoristas de ônibus, na cidade de São Luís, buscando resgatar algumas de suas determinações. Apropriando-me criticamente de algumas teses clássicas e contemporâneas, buscou-se apreender os aspectos centrais do processo de precarização dos motoristas de ônibus, na região metropolitana de São Luís, impulsionado pelas novas tecnologias, especificamente, a implantação da catraca eletrônica como parte da modernização do sistema de transporte urbano. Verificou-se que, a partir do ano de 2019, com as demissões em massa dos cobradores, os motoristas passaram a exercer uma dupla função, a de cobrar e a de dirigir, o que, de forma correlata, foi determinante para a precarização do trabalho da categoria.

No primeiro capítulo, examinou-se o processo de precarização das relações de trabalho inerente ao movimento de reprodução do capital. Neste sentido, caracterizou-se o trabalho como um processo que se efetiva, na relação de intercâmbio, entre homem e natureza, cuja finalidade é transformá-la ao mesmo tempo em que transforma a si mesmo. Com base neste pressuposto, procurou-se perceber, na realização de um determinado trabalho, que as tecnologias, ao invés de maximizar as potencialidades dos trabalhadores, subjuga-os, ainda mais, a uma condição de servidão e de dependência. Outrossim, na medida que o capital valoriza o trabalho morto e deprecia o trabalho vivo, cada vez mais, o trabalho torna-se estranhado e esvaziado de sentido, tornando-se apenas um meio para que os capitalistas maximizem os seus lucros.

Observou-se, que, mais precisamente a partir do final do séc. XIX, a precarização social do trabalho, assim como as novas relações de trabalho, foi sendo gestada pelos novos meios de produção. De modo que a pesquisa demonstrou que, com a crise do fordismo, o capital passou a estabelecer inúmeras mutações em sua estrutura, e a resposta foi o toyotismo, experimento muito bem-sucedido, no Japão, e depois transferido para o ocidente. O modelo Toyota rompeu com a relação homem-máquina, típica do fordismo, adotando a multifuncionalidade e a polivalência na produção, o saber operar inúmeras máquinas ao mesmo tempo. Sendo assim, notou-se que as novas tecnologias foram se constituindo, como um salto de produtividade, por intermédio dos mecanismos de controle, os quais seguem aprofundando o

processo de potencialização da produção de excedente por meio da superexploração da força de trabalho, e a flexibilização das leis trabalhistas se constitui como ponto fundamental destas transformações.

Já no segundo capítulo, buscou-se aprofundar a investigação acerca da recomposição da hegemonia burguesa, mas, precisamente, a partir dos anos 1970, em que as classes dominantes se lançaram numa completa reestruturação de suas bases no pós-guerra, com repercussões no Brasil. A pesquisa se empenhou em apresentar os impactos dos direcionamentos do Consenso de Washington no Brasil. Tal documento foi apresentado, conforme observou-se, como recomendação para os países da América Latina, nos anos 1990. Logo em seguida, transformou-se em exigências do FMI e do Banco Mundial para o fornecimento de ajuda aos países em crise, bem como para as renegociações das dívidas externas, sendo, portanto, o principal responsável pelo avanço do processo de precarização das relações de trabalho no Brasil.

Ademais, com o intuito de alcançar os seus objetivos, os governos declaradamente neoliberais impuseram uma série de medidas, cujo principal objetivo foi a eliminação de direitos sociais e trabalhistas, instaurando uma monstruosa onda de desregulamentações que atingiram, particularmente, o sindicalismo da era fordista, e o desdobramento foi o retrocesso e o enfraquecimento do poder sindical, seguido de uma crescente onda de flexibilização do trabalho, principalmente, após a implementação da reforma trabalhista de 2017. Verificou-se que as reformas neoliberais, implementadas pelo governo Temer, demonstraram uma significativa redução do mercado formal e o aprofundamento das desigualdades, em que a vida dos/as trabalhadores/as foi afetada diretamente, principalmente no que tange à intensificação da jornada de trabalho.

Não obstante a essa constatação, a pesquisa também identificou que a reforma trabalhista, ao invés de aumentar o acesso ao emprego formal, enfraqueceu, drasticamente, as relações de trabalho, assim como também os sindicatos, estimulando, desde então, a descentralização das leis que regem as relações de trabalho, introduzindo uma ampla agenda de flexibilização. Observou-se, portanto, que a reforma foi um golpe e um ataque direto aos direitos dos/as trabalhadores/as, como uma espécie de corrosão social.

A particularidade dos efeitos da implantação da nova bilhetagem eletrônica nas relações de trabalho dos motoristas de ônibus urbano, na cidade de São Luís,

constituiu o foco da análise no terceiro capítulo. Procurou-se apreender a relação da cidade ludovicense, como produtora das desigualdades socioespaciais, e o transporte público urbano por ônibus, como o principal responsável pelo atendimento das necessidades de deslocamento da maior parte da população, assim como os inúmeros problemas que permeiam a mobilidade urbana, que ainda se encontram bem distante de serem solucionados.

Na busca das determinações dessa verdadeira agitação social, intrinsecamente associada ao processo de reestruturação das relações de trabalho, pôde-se observar a relação dessa dinâmica com as relações de trabalho dos motoristas de ônibus, em São Luís, após a implantação da bilhetagem eletrônica, seus efeitos e seus desdobramentos.

Para que os objetivos da pesquisa fossem alcançados, investigou-se o cenário atual de precarização social do trabalho na categoria profissional dos motoristas de ônibus, na cidade de São Luís, a partir da ótica destes trabalhadores. Observou-se que, na cidade de São Luís, as rápidas transformações intensificaram, ainda mais, a precarização das relações de trabalho dos motoristas, bem como os constantes riscos de assaltos, os riscos de envolvimento em acidentes de trânsito, o desgaste físico em função dos longos engarrafamentos, as superlotações e o sucateamento dos ônibus, principalmente com a retirada gradual dos cobradores e das cobradoras, que tem sido a principal causa do aumento de stress destes trabalhadores, levando-os à exaustão e ao cansaço físico e mental. Como consequência, constatou-se que a precarização das relações de trabalho, no setor de transporte coletivo, sob a ótica desses/as trabalhadores/as, vem se intensificando.

Examinou-se, por fim, que, com a ofensiva neoliberal resultante da reestruturação produtiva, o movimento sindical da categoria de motorista de ônibus foi enfraquecido.

Os resultados, apresentados pela pesquisa, sugerem que, além dos fatores precarizantes da profissão de motorista, com a implantação do novo sistema de bilhetagem eletrônica, em São Luís, as condições de trabalho dos motoristas tornam-se, ainda mais, degradantes face a intensificação do caos urbano.

No entanto, apesar de as lutas anticapitalistas estarem extremamente fragilizadas, o fato de que elas existem é inegável. Levando-se em conta os efeitos destrutivos do atual modo de produção da sociedade nas relações de trabalho, é legítimo afirmar que elas ainda estão longe de serem derrotadas. Em síntese, “para

retomar a perspectiva histórica de classe, dois grandes desafios se apresentam: recuperar as formas de luta proletária sem perder a capacidade de análise e a inserção prática em situações concretas” (Barbosa, 2006, p.148).

REFERÊNCIAS

- AQUEVEDO, E. S. Restruturação, flexibilidade e trabalho na América Latina. **Documentos populacionais**, v. 6, n. 26, p. 89-107, 2000.
- ANDERSON, P. Balanço do Neoliberalismo. *In*: EMIR, S.; GENTILI, P. G. (Org.). **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado Democrático**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. 205p.
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. 2. ed. São Paulo: editora Cortez, 1995. 155 p.
- ANTUNES, R. **A desertificação neoliberal no Brasil (Collor, FHC e Lula)**. 2. ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2005.
- ANTUNES, R. 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.
- ANTUNES, R. **Destruição completa do que resta de direitos**. Disponível em: http://sinjusc.org.br/posts_exibe.php?id_post=4605&categoria=10. Acesso em: 9 nov. 2023.
- ANTUNES, R. **O continente do labor**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 1999.
- ANTUNES, R. **Sobre Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BARBOSA, Z. **Maranhão, Brasil: lutas de classes e reestruturação produtiva em uma nova rodada de transnacionalização do capitalismo**. São Luís: EDUEMA, 2006.
- BATTISTON, M.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, J. H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, v. 11, n. 3, p. 333-343, 2006.
- BCB. **Boletim do Banco Central do Brasil - Relatório 1998**. Brasília: BCB, 1998. n. 4. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/acessoinformacao/legado?url=https:%2F%2Fwww.bcb.gov.br%2Fpec%2Fboletim%2Fbanual98%2Fbanual.asp>. Acesso em: 10 jan. 2024.
- BOITO JÚNIOR, Armando. **O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado**. São Paulo: Perseu Abramo, 1999.

BORGES, C. R. C. **Reestruturação Produtiva e Luta de Classes**: impactos políticos ideológicos da difusão do modelo japonês no Brasil. 1997. Dissertação (Mestrado) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1997.

BORGES, C. R. C. "A atual reestruturação produtiva e a crise econômica global". **Lutas Sociais**, nº 1, 1996.

BRAGA, R. Introdução. *In*: GRAMSCI, A. **Americanismo e fordismo**. São Paulo: Hedra, 2008.

BRASIL. **Lei complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008**. Altera a Lei Complementar no 123, de 14 de dezembro de 2006, altera as Leis nºs 8.212, de 24 de julho de 1991, 8.213, de 24 de julho de 1991, 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil, 8.029, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp128.htm. Acesso em: 28 jan. 2024.

BRASIL. **Lei nº 11.598, de 3 de dezembro de 2007**. Estabelece diretrizes e procedimentos para a simplificação e integração do processo de registro e legalização de empresários e de pessoas jurídicas [...]. Brasília: Presidência da República, 2007. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11598.htm. Acesso em: 28 jan. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017**. Altera dispositivos da Lei nº 6.019, de 3 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. Brasília: Presidência da República, 2017a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13429.htm. Acesso em: 28 jan. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Brasília: Presidência da República, 2017b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 28 jan. 2024.

BRASIL. **Lei nº 9.601, de 21 de janeiro de 1998**. Dispõe sobre o contrato de trabalho por prazo determinado e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9601.htm. Acesso em: 28 jan. 2024.

BRASIL. **Medida provisória nº 808, de 14 de novembro de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Brasília: Presidência da República, 2017c. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/mpv/mpv808.htm. Acesso em: 28 jan. 2024.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **CBO 5112-15**: cobrador de transportes coletivos (exceto trem). Brasília: MTE, 2018b. Disponível em: <https://ocupacoes.com.br/cbo-mte/511215- cobrador-de-transportes-coletivos-exceto-trem>. Acesso em: 12 maio 2024.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **CBO 7824-10**: motorista de ônibus urbano. Brasília: MTE, 2018a. Disponível em: <https://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/782410-motorista-de-onibus-urbano>. Acesso em: 12 maio 2024.

BRAVERMAN, H. **Trabalho e capital monopolista**: a degradação do trabalho no século XX. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1987.

BURNETT, C. F. Lago. **Da tragédia urbana à farsa do urbanismo reformista**: a fetichização dos planos diretores participativos. São Luís, 2009.

CASSAR, V. B. Flexibilização dos Direitos Trabalhistas: Prevalência no Negociado Coletivamente Sobre o Legislado. **Revista de Direito do Trabalho**, mar. 2018. Disponível em: <https://thomsonreuters.jusbrasil.com.br/doutrina/seção/1188258375/1188258375/flexibilizacao-dos-direitos-trabalhistas-prevalencia-do-negociado-coletivamente-sobre-o-legislado-Atualidades-Revista-de-Direito-do-Trabalho-03-2018>. Acesso em: 16 maio 2024.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2000. v. 1.

CAXILÉ, T. D. **Principais Pontos da Reforma Trabalhista no Direito Material**. 2018. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/67786/principais-pontos-da-reforma-trabalhista-no-direito-material>. Acesso em: 23 fev. 2024.

CLARKE, S. “Crise do fordismo ou crise da social democracia?”. **Lua Nova**, 24, set. 1991.

CORIAT, B. **Pensar pelo avesso**: o modelo japonês de trabalho e organização. Trad. Emerson S. da Silva. Rio de Janeiro: Revan: UFRJ, 1994.

CORIAT, B. **Teoria e valor cultural**. São Paulo, Loyola, 1994.

COUTINHO, C. N. A hegemonia da pequena política. In: OLIVEIRA, F.; BRAGA, R.; RIZEK, C. (Org.). **Hegemonia às avessas**. São Paulo: Boitempo, 2010.

COUTINHO, G. **“Reforma” trabalhista em tempos de golpes e golpismos contra a classe trabalhadora(*)**. Blog Jorge Luiz Souto Maior, 2017. Disponível em: <http://www.jorgesoutomaior.com/1/post/2017/07/reforma-trabalhista-em-tempos-de-golpes-e-golpismos-contra-a-classe-trabalhadora.html>. Acesso em: 28 jan. 2024.

CRUZ, M. V. G. Produção do serviço de transporte público urbano por ônibus: aspectos da organização do trabalho. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, v. 2, n. 3, p. 45-65, 1998.

COUTO, J. M.; FREITAS, C. E.; COUTO, A. C. A visão clássica da ameaça do desemprego tecnológico. **A Economia em Revista**. Maringá, v. 17, n. 1, 2009.

D'ANGELO, I. B. M.; ESTEVES, F. P. A sociedade do desenvolvimento e a crise do sindicalismo contemporâneo. **Revista Espaço Acadêmico**, n. 221, 2020.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. 5. ed. São Paulo: Cortez & Oboré, 1992.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Empresas de ônibus perderam 12,5 milhões de passageiros em um ano no Brasil, diz anuário da NTU**. 2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/08/20/empresas-de-onibus-perderam-125-milhoes-de-passageiros-em-um-ano-no-brasil-diz-anuario-da-ntu/>. Acesso em: 28 jun. 2024.

DIAS, E. F. **Política brasileira**: embate de projetos hegemônicos. São Paulo: Instituto José Luís e Rosa Sundermann, 2006.

DRUCK, G. **Terceirização**: (98ês) fordizando a fábrica: um estudo crítico do complexo petroquímico. São Paulo: Boitempo, 1999.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2010.

FARIAS, M. T. R.; LIMA, S.L; ALMEIDA, O.K.K. Processo de trabalho na sociedade capitalista: apontamentos sobre a questão social. *In*: SEMINÁRIO NACIONAL DE SERVIÇO SOCIAL TRABALHO E POLÍTICA SOCIAL, 2015, Florianópolis. **Anais** [...]. Florianópolis, 2015.

FERREIRA, A. J. A. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão**: passado e presente; há futuro? São Luís: EDUFMA, 2014.

FERREIRA, C. *et al.* Alternativa sueca, italiana e japonesa ao paradigma fordista: elementos para uma discussão sobre o caso brasileiro. *In*: SEMINÁRIO ABET, 1991. **Anais** [...]. Associação Brasileira de Estudos do Trabalho, 1991.

FILGUEIRAS, L. **A história do Plano Real**: fundamentos, impactos e contradições. São Paulo: Boitempo, 2000.

FILGUEIRAS, V. A. As promessas da reforma trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade. *In*: KREIN, J. D.; GALVÃO, A. **Neoliberalismo e reforma trabalhista no Brasil**. São Paulo, Revan, 2008.

FILGUEIRAS, V. A. "As reformas sindical e trabalhista no governo Lula". *In*: PREVITALI, F. S.; Lucena, C. (orgs.). **Capitalismo, Estado e educação**. Campinas, Átomo-Alínea, 2007. p. 207-223.

GORZ, A. **Adeus ao proletariado**. Rio de Janeiro: Forense, 1982.

GORZ, A. **Misérias do presente, riqueza do possível**. Traduzido por Ana Montoia. São Paulo: Annablume, 2004.

GOSDAL, T. C. **Dignidade do trabalhador um conceito construído sob o paradigma do trabalho decente e da honra**. 2006. 186 f. Tese (Doutorado em Direito) – Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

GOUNET, T. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999.

GRAMSCI, A. **Cadernos do cárcere**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. v. 4.

GRESPLAN, J. L. **O negativo do capital**. São Paulo. Expressão Popular, 2012.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural: Acumulação flexível – transformação sólida ou reparo temporário**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HARVEY, David. **A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2018.

HARVEY, D. **Para entender o capital: livro I**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. 2. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

HARNECKER, M. **Os conceitos elementares do materialismo histórico**. 2. ed. São Paulo: Global, 1983. p. 31-40.

IANNI, O. **Teorias da Globalização**. Rio de Janeiro: Editora Civilização, 2002.

KREIN, J. D. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. **Tempo Social**, v. 30, n. 1, p. 77-104, 2018. DOI: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.138082>.

LOJKINE, J. **A revolução informacional**. São Paulo: Cortez, 1995.

MACIEL, D. O governo Collor e o neoliberalismo no Brasil (1990-1992). **Revista UFG**, ano XIII, n. 11, dez., 2011.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2013.

MARTINS, A. P.; FERES, L. P.; BELUZZI, T. P. Reforma trabalhista e argumentos econômicos: o Brasil entre dois projetos. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, n. 51, p. 149-166, jul./dez. 2017.

MARX, K. Maquinaria e trabalho vivo (os efeitos da mecanização sobre o trabalhador). **Crítica Marxista**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 103-110, 1994.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**, São Paulo: Boitempo Editorial, 2012. Livro 1: o processo de produção do capital.

MÉSZÁROS, I. **A crise estrutural do capital**. São Paulo: Boitempo, 2009.

MÉSZÁROS, I. **Para além do capital**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MÉSZÁROS, I. **Produção destrutiva e estado capitalista**. São Paulo: Ensaio, 1989.

NTU. **Anuário NTU: 2020-2021** Brasília: NTU, 2021. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637677328510412847.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2024.

OHNO, T. **O sistema Toyota de produção: além da produção em larga escala**. Porto Alegre: Bookman, 1997.

OIT. **A liberdade de associação e a liberdade sindical na prática: lições aprendidas**. 2006. Disponível em: http://www.oitbrasil.org.br/sites/default/files/topic/union_freedom/doc/resumo_relatorio_global_2008_171.pdf. Acesso em: 16 maio 2024.

OLIVEIRA, J. F.; MAÑAS, A. V. Tecnologia, trabalho e desemprego: um desafio a empregabilidade. II *In*: SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA – SEGeT, 2., 2005, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo, 2005.

OLIVEIRA, R. V.; RAMALHO, R. Atualidade do debate sobre trabalho e Desenvolvimento. **CADERNO CRH**, Salvador, v. 26, n. 68, p. 211-215, maio/ago. 2013.

OLIVEIRA, R. V.; FILGUEIRAS, V. A. (orgs.). **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. Campinas: Curt Nimuendajú, 2019.

OLIVEIRA, R. V. **Sindicalismo e democracia no Brasil: atualizações do novo sindicalismo ao sindicato cidadão**. 2002. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

PANTALEÃO, S. F. **Banco de horas: aspectos para a validade e requisitos necessários com a reforma trabalhista**. Guia Trabalhista, 2023. Disponível em: <https://www.guiatrabalhista.com.br/tematicas/banco-horas.htm>. Acesso em: 28 jan. 2024.

PIMENTA, A. C. S. F.; ZAMBONINI, L. E. S. A reforma trabalhista e a desconsideração da personalidade jurídica. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Belo Horizonte, p. 67-96, nov. 2017.

PMDB. **“Uma ponte para o futuro”**. 2015. Disponível em http://pmdb.org.br/wp-content/uploads/2015/10/release-temer_A4-28.10.15-Online.pdf. Acesso em: 23 fev. 2024.

POCHMANN, M. **A Devastação do trabalho**: a classe do labor na crise da pandemia. Organização Dalila Andrade Oliveira. 1. ed. Brasília: Gráfica e Editora Positiva: CNTE, 2020.

POCHMANN, M. Tendências estruturais do mundo do trabalho no Brasil. **Cien Saúde Colet**, v. 25, n. 1, p. 89-99, 2020.

SAES, D. **A Formação do Estado Burguês no Brasil (188-1891)**. São Paulo: Paz e Terra 1985.

POULANTZAS, N. **O Estado, o poder e o socialismo**. 4. ed. Trad. Rita Lima. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

PEREIRA, P. A. P. **Política Social**: temas e questões. São Paulo: Cortez, 2001.

RAICHELIS, Raquel. **O assistente social como trabalhador assalariado: desafios frente às violações de seus direitos**, 2011.

RIFKIN, J. **O fim dos empregos**. São Paulo: Makron Books, 1996.

RODRIGUES, S, I; MELO, D, C, J. Reforma Trabalhista: precarização das relações de trabalho diante da perspectiva instaurada pelas novas regras celetistas através da Lei 13.467/2017. **Vianna Sapiens**., Juiz de Fora/MG, v. 8, n. 2, jul./dez., 2017.

RUBIN, I. I. **A teoria marxista do valor**. São Paulo: Polis, 1987.

SÃO LUÍS. **Lei nº 7.122, de 12 de abril de 2023**. Altera a Lei nº 4.669 de 11 de outubro de 2006 sobre o Plano Diretor do Município de São Luís e dá outras providências. São Luís: Prefeitura de São Luís, 2023. Disponível em: https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/4023_plano_diretor_de_sao_luis_-_lei_n_7.122_-_2023.pdf. Acesso em: 20 jan. 2024.

SILVEIRA, C. T. J. **Dupla função, dupla tensão: vida, trabalho e luta dos(as) rodoviários(as) cariocas no início do século XXI** (Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro), 2018.

SILVEIRA, Ladjane; ABREU, Cynara; SANTOS, Enilson. Análise da situação de trabalho de motoristas em uma empresa de ônibus urbano da cidade de Natal/RN. **Psicologia: Ciência e Profissão**. 34. 158-179, 2014.

SMITH, A. **A riqueza das nações**: investigação sobre sua natureza e suas causas. São Paulo: Abril, 1983. (Os economistas).

SOBARZO, O. A produção do espaço público: da dominação à apropriação. **Revista Geosp - Espaço e Tempo**. São Paulo, n. 19, pp. 93-111, 2006.

SOLIMANI, C. H.; SIMÃO FILHO, A. As tecnologias disruptivas: os impactos no direito coletivo e individual do trabalho. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE PROCESSO COLETIVO E CIDADANIA, 2018. **Anais [...]**. Unaerp, 2018. n. 5, p.

571-590. Disponível em: <https://revistas.unaerp.br/cbpcc/article/view/979>. Acesso em: 20 maio 2024.

TEIXEIRA, G. K. **A Máquina e o Tempo: dialética das forças produtivas e do tempo de trabalho em Marx**. 2010. 245 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Filosofia e Ciências, Marília, 2010.

TEIXEIRA, M. A reforma trabalhista e as mulheres. *In*: TEIXEIRA, M. *et al.* (orgs). **Contribuição crítica à reforma trabalhista**. Campinas, SP: Unicamp/Ie/Cesit, 2017. p. 237-260.

TENÓRIO, F. G.; PALMEIRA, J. N. A flexibilização da produção significa a democratização do processo de produção? *In*: TENÓRIO, F. G.; PALMEIRA, J. N. **Tem razão a administração? ensaios de teoria organizacional**. 3. ed. rev. e ampl. Ijuí: Editora Unijuí, 2008.

TENÓRIO, F. G. **A unidade dos contrários: fordismo e pós-fordismo**. *Rev. Adm. Pública*, Rio de Janeiro, v. 45, n. 4, p. 1141-1172, jul./ago. 2011.

VASAPOLLO, L. **O trabalho atípico e a precariedade**. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

VASCONCELOS, A. G.; VALENTINI, R. S.; NUNES, T. C. G. Tecnologia da Informação e seus Impactos nas Relações Capital-Trabalho. *In*: TECNOLOGIAS DISRUPTIVAS e a exploração do trabalho humano: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais. São Paulo: LTr, 2017.

WASELFISZ, J. *Jacobo*. Rio de Janeiro; CEBELA - Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos; **FLACSO - Brasil**; 2013.

WILLIAMSON, J. Nossa agenda e o Consenso de Washington. *In*: WILLIAMSON, J.; KUCZINSKI, P. (org.). **Depois do Consenso de Washington: retomando o crescimento e a reforma na América Latina**. São Paulo: Saraiva, 2004.

APÊNDICES

**APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS MOTORISTAS DE ÔNIBUS
DA LINHA VILA LUIZÃO**

ROTEIRO DE PESQUISA – MOTORISTAS

1 – Antes de ser motorista de ônibus urbano, você possuía outra profissão? Caso a resposta seja sim, o seu ganho financeiro melhorou ou piorou com a profissão de motorista de ônibus?

2 – Qual sua remuneração líquida mensal como motorista de ônibus urbano?

3 – Quais os benefícios oferecidos pelas empresas?

- | | |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Vale-Alimentação | <input type="checkbox"/> Assistência Odontológica |
| <input type="checkbox"/> Assistência Médica | <input type="checkbox"/> Outros benefícios |
| <input type="checkbox"/> Cesta Básica | <input type="checkbox"/> Nenhum benefício |
| <input type="checkbox"/> Vale-Transporte | |

4 – A quanto tempo você trabalha como motorista de ônibus urbano?

5 – Qual a sua jornada diária de trabalho? Que tipo de contrato você tem com a empresa? CLT ou contrato precário?

6 – Quantos minutos você tem de intervalo, durante o seu dia de trabalho, para a realização das refeições?

7 – Quantas folgas você tem por semana?

8 – Em qual local você geralmente costuma realizar suas refeições, nos intervalos?

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Em casa | <input type="checkbox"/> Sempre em um determinado restaurante |
| <input type="checkbox"/> Na empresa / leva marmita | <input type="checkbox"/> Na empresa / marmita fornecida |
| <input type="checkbox"/> Nos terminais | <input type="checkbox"/> Não tem lugar certo para fazer as refeições: pela empresa |
| <input type="checkbox"/> Não tem lugar certo para fazer as refeições: | <input type="checkbox"/> Outro local |

9 – Quantos motoristas realizam a função de dirigir e cobrar?

10 – Qual a sua satisfação em relação a empresa em que trabalha?

- Satisfeito, não trocaria de empresa
- Insatisfeito, mas não trocaria de empresa
- Satisfeito, mas trocaria de empresa

11 – O que de fato lhe motivou seguir a carreira de motorista de ônibus urbano em São Luís?

12 – Cite os pontos positivos do trabalho como motorista de ônibus urbano.

- | | |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Financeiramente rentável/vantajosa | <input type="checkbox"/> Ser valorizado |
| <input type="checkbox"/> Possibilidade de conhecer pessoas | <input type="checkbox"/> Gosta de dirigir |
| <input type="checkbox"/> Estabilidade | <input type="checkbox"/> Perto da família |
| <input type="checkbox"/> Desafiadora | <input type="checkbox"/> Conhecer lugares |
| <input type="checkbox"/> Estimulante | <input type="checkbox"/> Outros |
| <input type="checkbox"/> Condição de segurança da profissão | |

13 – Cite os pontos negativos do trabalho como motorista de ônibus urbano.

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Desgastante / estressante / fisicamente cansativa | <input type="checkbox"/> Convívio familiar comprometido |
| <input type="checkbox"/> Perigosa | <input type="checkbox"/> Pouco rentável |
| <input type="checkbox"/> Risco de acidentes | <input type="checkbox"/> desrespeito / falta de valorização |
| <input type="checkbox"/> Risco de assaltos | <input type="checkbox"/> passageiros mal educados |
| <input type="checkbox"/> Tempo parado em congestionamento | <input type="checkbox"/> Cobrança da empresa |
| <input type="checkbox"/> Exige rotina árdua de trabalho | <input type="checkbox"/> Outros |
| <input type="checkbox"/> Outros | |
| <input type="checkbox"/> Horário inconstante | |
| <input type="checkbox"/> Requer dedicação exclusiva | |

14 – Quantas vezes, durante 2 anos, o ônibus na linha em que você trabalha já foi assaltado?

15 – Quantas vezes, em 2 anos, você já se envolveu em acidente de trânsito?

16 – Quais problemas médicos você já teve ou tratou?

- | | |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Problema de coluna | <input type="checkbox"/> Diabetes |
| <input type="checkbox"/> Pressão alta | <input type="checkbox"/> Problemas de circulação |
| <input type="checkbox"/> Dores de cabeça | <input type="checkbox"/> Depressão / Síndrome do pânico |
| <input type="checkbox"/> Problema de visão | <input type="checkbox"/> Dificuldade ao respirar ao dormir |
| <input type="checkbox"/> Gastrite | <input type="checkbox"/> Outros problemas médicos |
| <input type="checkbox"/> Problema nas pernas e/ou joelhos | <input type="checkbox"/> Não teve problemas médicos |
| <input type="checkbox"/> Problema nos braços e nos ombros | |
| <input type="checkbox"/> Problema cardíaco | |

17 – Quais as reivindicações do sindicato da categoria, visando a melhoria da profissão de motorista de ônibus urbano na cidade de São Luís?

- | | |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Mais segurança policial; | <input type="checkbox"/> Liberação, por parte da empresa, para |
| <input type="checkbox"/> Pontos de apoio ao motorista; | a realização de cursos e treinamentos; |
| com mais conforto e estrutura; | <input type="checkbox"/> Criação de um Conselho Federal dos |
| <input type="checkbox"/> Vias especiais exclusivas | Motoristas de ônibus urbanos nos moldes |
| para ônibus; | de mais fiscalização dos transportes |
| <input type="checkbox"/> Redução dos custos de aquisição | “clandestinos/piratas”. |
| da carteira de motorista; | |
| <input type="checkbox"/> Mais cursos de aperfeiçoamento; | |

18 - Como você enxerga o sindicato como representação? Quais as principais demandas dos motoristas?

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM O SINDICATO DOS TRAB. EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NO ESTADO DO MARANHÃO

ROTEIRO DE PESQUISA – VICE PRESIDENTE DO STTREMA

1 - Diante das ameaças de paralisações, recorrentes, que segundo os motoristas e cobradores estão relacionadas aos atrasos e reajustes do salário como o sindicato tem atuado para garantir que as empresas de transportes públicos urbanos cumpram com suas obrigações para com esses/as trabalhadores/as?

2 – No tocante aos 44 dias de greve dos trabalhadores rodoviários em São Luís, cujo início deu-se no dia 16 de fevereiro 2022 à 31 de março de 2022, a pergunta é: De que maneira o sindicato vem atuando em conjunto com os trabalhadores na perspectiva de que as empresas cumpram com os acordos?

3 – Qual o número de motoristas e cobradores sindicalizados? Tem ocorrido processos de sindicalização? Se há, quais seriam as principais causas?

4 – Quais têm sido as principais, reivindicações da categoria de motoristas?

**APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS USUÁRIOS DO
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO EM SÃO LUÍS**

ROTEIRO DE PESQUISA – USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO

1 – Qual a sua opinião sobre a eliminação do/a cobrador(a) nos ônibus de São Luís? E o que isso acarreta no seu dia a dia como usuário do transporte coletivo?

2 – Qual a sua opinião acerca do aumento da passagem para R\$ 4,20? E o que você acha da qualidade e da estrutura dos ônibus?

ANEXO A – REGISTROS FOTOGRÁFICOS REALIZADOS EM TRABALHO DE CAMPO (2022)

Imagem 1 – Frente do ponto de apoio ao motorista



Fonte: registros de trabalho de campo, 2023.

Imagem 2 – Porta de entrada do ponto de apoio ao motorista



Fonte: registros de trabalho de campo, 2023.

Imagem 3 – Recepção do ponto de apoio ao motorista (espaço da fiscal)



Fonte: registros de trabalho de campo, 2023.

Imagem 4 – Cozinha do ponto de apoio ao motorista



Fonte: registros de trabalho de campo, 2023.

Imagem 5 – Quarto do ponto de apoio ao motorista



Fonte: registros de trabalho de campo, 2023.

Imagem 6 – Banheiro do ponto de apoio ao motorista



Fonte: registros de trabalho de campo, 2023.

