

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

JORGE LUIS APRATTO

O PROCESSO DE MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO DOS
TRABALHADORES RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE: DA GREVE DE
2014 AO MOMENTO DA EXTINÇÃO DA FUNÇÃO DE COBRADOR EM
2022

PORTO ALEGRE

2022

JORGE LUIS APRATTO

O PROCESSO DE MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO DOS
TRABALHADORES RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE: DA GREVE DE
2014 AO MOMENTO DA EXTINÇÃO DA FUNÇÃO DE COBRADOR EM
2022

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação
apresentado ao Departamento de Ciências
Administrativas da Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, como requisito parcial para
a obtenção do grau de Bacharel em
Administração.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Ceci Misoczky

PORTO ALEGRE

2022

JORGE LUIS APRATTO

O PROCESSO DE MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO DOS
TRABALHADORES RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE: DA GREVE DE
2014 AO MOMENTO DA EXTINÇÃO DA FUNÇÃO DE COBRADOR EM
2022

Monografia apresentada junto ao Curso de
Graduação em Administração da Escola de
Administração da UFRGS, avaliada pela banca
examinadora constituída pelos professores
abaixo especificados.

Conceito Final: A

Aprovado em: Porto Alegre, 10 de Outubro de 2022.

BANCA EXAMINADORA:

Orientadora – Professora Dra. Maria Ceci Araújo Misoczky – UFRGS

Professor Dr. Guilherme Dornelas Camara – UFRGS

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à população brasileira, que através de seus impostos, me proporcionaram estudar em uma faculdade Federal, pública, gratuita e de qualidade, que é referência na América Latina.

Aos meus pais, Tânia Maria Apratto (in memoriam) e Getúlio Oliveira Apratto (in memoriam), que apesar de todas as diversidades e vida humilde, nunca abandonaram sua família e sempre fizeram o possível para ver a vitória de seus filhos, até o último de seus dias, e que se tornaram inspiração para que sejamos pessoas melhores.

À minha esposa Sandra N. Schatkoski Apratto, que sempre confiou, incentivou e ajudou na construção, desenvolvimento e efetivação deste sonho.

Aos meus filhos Rodrigo S. Apratto que sempre incentivou e torceu muito, e em especial a Camila S Apratto que fez a inscrição no ENEM e acreditou que o sonho era possível e me ajudou em muitas ações durante essa caminhada.

Ao corpo técnico/administrativo e todos e todas trabalhadores(as) da UFRGS.

Ao corpo docente, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em especial a Professora Dra. Cláudia Simone Antonello, gratidão por sua dedicação e atenção.

À Professora Dra. Maria Ceci Misoczky, gratidão, admiração e reconhecimento pela paciência, empenho e o enorme conhecimento compartilhado.

Muito obrigado!

RESUMO

O objetivo do presente trabalho é identificar e analisar o processo de mobilização e desmobilização dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre, da greve de 2014 ao momento da extinção da função de cobrador em 2022. Tendo como referência a fundamentação teórico-metodológica História Oral Temática (HO) foi registrado a opinião de lideranças da oposição sindical e trabalhadores de base a respeito desse processo através de entrevistas. De modo mais específico, pretendeu-se identificar e descrever as dificuldades dos trabalhadores em manter as mobilizações; identificar e analisar ações, desafios, satisfações e insatisfações relevantes quanto suas participações e seus resultados nestas mobilizações; registrar a percepção desses trabalhadores quanto ao seu papel nas mobilizações; ouvi-los sobre as ações que possam ser realizadas para suprir, auxiliar e promover a valorização e o reconhecimento da importância destas mobilizações e contribuições para a organização dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre. As memórias são ricas em detalhes e intermedeiam registros de fatos e situações com análises informadas pelo tempo que transcorreu e pelo presente. As dificuldades em enfrentar a luta com desigual correlação de forças sem contar com um Sindicato que apoiasse a luta ficam evidentes. Os relatos feitos são respaldados por fatos e evidenciam o significado adverso, para os trabalhadores, de um sindicalismo cooptado pelo mercado e refém do assistencialismo. Constata-se que os entrevistados têm orgulho de suas participações nos eventos abordados e exaltam suas contribuições para a construção da coletividade. Ainda que frustrados com os resultados, valorizam ao máximo suas experiências, com destaque para a aprendizagem, a cumplicidade e a persistência com esperança. Foram feitas indicações para a organização de um sindicalismo combativo de trabalhadores rodoviários, com ênfase na necessidade de processos de formação que disseminam conhecimento e promovam a conscientização para a ação. Destaca-se a relevância de ter trabalhado com a História Oral Temática. Essa fundamentação permitiu o registro de depoimentos que se constituem em uma extensa e rica contribuição para o registro de uma história de luta dos trabalhadores, não apenas dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre.

Palavras-chave: Sindicato; Sindicalismo; Greve; Trabalhadores Rodoviários de Porto Alegre.

ABSTRACT

The objective of this paper is to identify and analyze the process of mobilization and demobilization of road workers in Porto Alegre, from the 2014 strike to the moment of the extinction of the collector's function in 2022. Having as a reference the theoretical-methodological grounding Thematic Oral History (TO), the opinion of union opposition leaders and grassroots workers about this process was recorded through interviews. More specifically, intended to identify and describe the difficulties workers have in maintaining the mobilizations; to identify and analyze actions, challenges, satisfactions and dissatisfactions regarding their participation and the results of these mobilizations; to register the perception of these workers regarding their role in the mobilizations; to listen to them about the actions that can be taken to supply, help, and promote the appreciation and recognition of the importance of these mobilizations and contributions to the organization of road workers in Porto Alegre. The memories are rich in details and mediate records of facts and situations with analyses informed by the time that has passed and by the present. The difficulties in facing the struggle with an unequal correlation of forces without counting on a Union that supported the struggle are evident. The reports made are supported by facts and show the adverse meaning, for the workers, of a unionism co-opted by the market and hostage to welfarism. It can be seen that the interviewees are proud of their participation in the events discussed and exalt their contributions to the construction of the collectivity. Even if frustrated with the results, they value their experiences to the fullest, with emphasis on learning, complicity, and persistence with hope. Indications were made for the organization of a combative trade unionism of road workers, with emphasis on the need for training processes that disseminate knowledge and promote awareness for action. It highlights the relevance of having worked with Thematic Oral History. This foundation allowed the registration of testimonials that constitute an extensive and rich contribution to the record of a history of workers' struggle, not only of the road workers of Porto Alegre.

Keywords: Union; Unionism; Strike; Road Workers of Porto Alegre.

LISTA DE SIGLAS

- ATPPOA** - Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre
- ATTROPA** - Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Alegre
- CIPA** – Comissão Interna de prevenção de Acidentes
- CLT** – Consolidação das Leis do Trabalho
- COMTU** - Conselho Municipal de Transportes Urbanos
- CONLUTAS** - Central Sindical e Popular Conlutas
- CUT** – Central única dos Trabalhadores
- HO** – História Oral
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- INSS** – Instituto Nacional de Previdência Social
- MP** – Medida Provisória
- MPT** – Ministério Público do Trabalho
- PNADC** - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
- PSOL** – Partido Socialismo e Liberdade
- PSTU** - Partido Socialista dos Trabalhadores Unificados
- REPHO** – Repositório de Entrevistas de História Oral da UFRGS
- STETPOA** - Sindical do Sindicato dos Trabalhadores das Empresas de Transporte de Porto Alegre
- STIC-NH** – Sindicato Trabalhadores na Indústria do Calçado de Novo Hamburgo
- SDC** – Seção de dissídios coletivos
- SEOPA** – Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre
- SIMPA** – Sindicato dos Municipários de Porto Alegre
- TRT**- Tribunal Regional do Trabalho
- UFRGS** – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 O CONTEXTO DO SINDICALISMO NO PERÍODO RECENTE NO BRASIL.....	18
3 A HISTÓRIA ORAL COMO FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA.....	22
4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	25
5 O PROCESSO DE MOBILIZAÇÃO E DE DESMOBILIZAÇÃO DOS TRABALHADORES RODOVIÁRIOS RELACIONADO À GREVE DE 2014.....	30
5.1 O CONTEXTO INICIAL DA GREVE DE 2014 E AS DIFICULDADES EM MANTER A MOBILIZAÇÃO NO PERÍODO POSTERIOR.....	30
5.2 A PARTICIPAÇÃO DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS NAS MOBILIZAÇÕES.....	48
5.3 A PERCEPÇÃO DOS ENTREVISTADOS SOBRE SUA PARTICIPAÇÃO NAS MOBILIZAÇÕES.....	64
5.4 CONTRIBUIÇÕES PARA A ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHADORES RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE.....	69
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	74
REFERÊNCIAS.....	77
APÊNDICE A ROTEIRO DE ENTREVISTAS.....	84
APÊNDICE B ENTREVISTA L1.....	85
APÊNDICE C ENTREVISTA L2.....	109
APÊNDICE D ENTREVISTA L3.....	120
APÊNDICE E ENTREVISTA R1.....	140
APÊNDICE F ENTREVISTA R2.....	150
APÊNDICE G ENTREVISTA R3.....	162
ANEXO A CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL....	168
ANEXO B CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS PARA ENTREVISTA POR MEIO VIRTUAL.....	169

1 INTRODUÇÃO

O objeto de estudo deste Trabalho de Conclusão de Curso é o processo de mobilização e de desmobilização dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre, da greve de 2014 ao momento da extinção da função de cobrador em 2022 a partir da história oral compartilhada por lideranças da oposição sindical que foram centrais na organização daquele movimento paredista. No entanto, para avançar na introdução desse objeto de estudo, se fazem necessários alguns esclarecimentos sobre os trabalhadores do transporte e sobre a organização do transporte coletivo em Porto Alegre.

Como indica Pessoa (2020, p. 273),

Os trabalhadores do transporte são tão heterogêneos quanto ao segmento em que atuam (e mesmo internamente a eles). Nesse mesmo grupo estão compreendidos motoristas de caminhão, motoristas de ônibus, cobradores, taxistas, motoboys, condutores de trem e metrô, motoristas particulares etc. Os próprios motoristas de caminhão, por exemplo, se diferenciam dos demais pelas distâncias percorridas, pelo tipo de produto transportado e pela relação de trabalho marcada, sobretudo, pela relação de propriedade do veículo. Logo, entender o trabalho nos transportes e a forma como ele responde às transformações no mundo do trabalho passa necessariamente pela compreensão desses diferentes segmentos.

No caso deste trabalho, o foco é a categoria de trabalhadores rodoviários do transporte público coletivo de Porto Alegre. O trabalhador rodoviário do sistema de transporte público de Porto Alegre, tem como característica realizar o deslocamento de passageiros dentro da zona urbana e rural nos limites do município. Essa prestação de serviço é feita por tripulação formada por motorista e cobrador que atendem ao embarque e desembarque em pontos determinados e fixos, e são responsáveis pelo auxílio aos passageiros e cobrança de tarifa fixa.

Transporte público ou transporte coletivo é um sistema de transporte para passageiros organizado por conjuntos de viagens em grupos, para uso pelo público geral, normalmente administrados em horários programados, operados em rotas estabelecidas e que cobram uma taxa por cidade. A definição operacional de transporte coletivo urbano “abrange o transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos” (BORGES, 2006. p. 4).

A história do transporte público coletivo em Porto Alegre iniciou com a Cia Carris Porto Alegrense em 1872 (CARRIS, 2022, não paginado), se confundindo com a própria história de crescimento e urbanização da cidade. A partir da segunda metade de século XX, com o aumento do número de ônibus e linhas, surgiu a necessidade de uma tripulação formada por motorista e

cobrador, regulamentada pelo § 4º do art. 1º da Lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997; e o § 2º do art. 34 da Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998 (PORTO ALEGRE, 1997).

As empresas de ônibus de Porto Alegre são representadas pela Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP), que foi fundada em 1983 para integrar e coordenar essas empresas e é responsável pela comercialização de Vale Transporte, Passe Antecipado e Passagem Escolar e a manutenção do sistema de bilhetagem eletrônica, que iniciou em 2008. A representação sindical se dá pelo Sindicato das Empresas de ônibus de Porto Alegre (SEOPA).

No Quadro 1 se encontram os consórcios e empresas privadas¹ que se vinculam ao SEOPA. Além destas empresas, a Cia Carris Porto-Alegrense, sociedade de economia mista com controle acionário da Prefeitura de Porto Alegre, opera as linhas transversais e circulares.

Quadro 1 - Consórcios e empresas que operam em regiões de Porto Alegre

CONSÓRCIO	EMPRESA	REGIÃO DE PORTO ALEGRE
VIVA SUL	Restinga Transp. Coletivo Ltda Coletivo Trevo S/A Viação Belém Novo Ltda Viação Teresópolis Cavalhada Ltda	SUL
MOBILIDADE EM TRANSPORTE (MOB)	Auto Viação Navegantes Ltda Nortran Transp. Coletivos Ltda Sociedade de Ônibus Porto Alegre Ltda	NORTE
VIA LESTE	Viação Auto Petrópolis Ltda Auto Viação Presidente Vargas Ltda	LESTE
CONSÓRCIO DE MOBILIDADE DA ÁREA INTEGRADA SUDESTE (MAIS)	Empresa Gazômetro de Transp. S/A Sudeste Transportes Coletivos	SUDESTE

Fonte: elaborado pelo autor a partir do site da ATPPOA (2022).

¹ “Em setembro de 2015, os quatro consórcios foram declarados vencedores da licitação do transporte coletivo por ônibus, cujo contrato tem duração de 20 anos. A nova operação do serviço teve início em 22 de fevereiro de 2016” (ATPPOA, [s.n.], não paginado).

Não há informação sobre a data de fundação do Sindicato dos Trabalhadores das Empresas de Transporte de Porto Alegre (STETPOA), sendo que a mais antiga citação encontrada está no histórico da própria Carris.

[...] o serviço de troleibus fracassa, seja pela insuficiência de força da rede elétrica ou pela campanha deflagrada pelo Sindicato dos Rodoviários e imprensa, que viam o transporte de tração elétrica como ineficiente e um atraso para a cidade. O fracasso dos tróleis deu uma sobrevida aos bondes, que circulariam até o dia oito de março de 1970. A partir desta data, a Carris passa a operar o transporte em Porto Alegre exclusivamente com ônibus (CARRIS, 2022, não paginado).

Feitos esses esclarecimentos iniciais, se pode agora introduzir o tema do qual parte este trabalho: a maior greve de rodoviários da capital gaúcha, ocorrida em 2014 (TONETTO, 2014). Esse evento foi uma conquista da Oposição Sindical do Sindicato dos Trabalhadores das Empresas de Transporte de Porto Alegre (STETPOA) que teve a Comissão de Trabalhadores Rodoviários, composta por representantes de cada empresa do transporte público, reconhecida pela Justiça do Trabalho. Essa Comissão organizou as ações e assembleias.

Na época, o presidente do STETPOA era Júlio Gamaliel. Ele havia ficado em segundo lugar nas eleições anteriores, vencidas por Itibiribá Acosta que terminou preso por fraudes no Instituto Nacional de Previdência Social (INSS) e, portanto, impedido de assumir. Com a posse de Júlio Gamaliel (Bala, como é mais conhecido) após decisão da Justiça do Trabalho, houve expectativas de mudanças. Porém, o STETPOA seguiu reproduzindo as práticas anteriores de assistencialismo e sendo um sindicato de resultados, inclusive alinhado com a Força Sindical.

Essas dificuldades já vinham do período anterior e faziam parte de uma tendência do movimento sindical, como indicam Galvão e Marcelino² (2018, *apud* GALVÃO, 2019, p. 253): “Após um período favorável, entre os anos de 2004-2014, o movimento sindical brasileiro enfrenta novamente dificuldades de atuação. A dupla crise econômica e política instalada desde 2015 no país, vem deteriorando as condições de trabalho e de vida das classes populares”.

Naquele contexto, em janeiro de 2013, durante o processo de convenção coletiva, foi criada a figura da Comissão que acompanharia as negociações com o Sindicato das Empresas de Ônibus de Porto Alegre (SEOPA). Na assembleia em que isso ocorreu houve muita confusão e pancadaria, ficando aquele momento conhecido no meio dos rodoviários como a assembleia da pedrada (ASSEMBLEIA, 2013). A confusão se deu porque dois ônibus da Grande Porto Alegre trouxeram pessoas que não eram da base do STETPOA. Elas participaram das votações (que eram na rua) e, pela quantidade, aprovaram a proposta daquele ano (COSTA, 2013). Esse

² GALVÃO, A.; MARCELINO, P. O sindicalismo brasileiro diante do golpe. In: COUTINHO, S. G. et al. (Orgs.) **Reformas institucionais de austeridade, democracia e relações de trabalho**. LTr: São Paulo, 2018. p. 85-96.

fato repercutiu e levou a que a Justiça, desde então, determinasse que todas as assembleias deveriam ser em local fechado e com identificação dos participantes na entrada.

Foi nesse ambiente que se organizou a união da oposição em prol das reivindicações dos trabalhadores. Para a Convenção coletiva do ano de 2014 a categoria ciente da experiência do ano anterior, se articulou e elegeu a comissão com rodoviários identificados com a oposição, fato que evidenciou a necessidade de articulação e cuidados que culminou com a proposta patronal daquele ano rejeitada e conseqüentemente a aprovação da greve de 2014. Durante esta greve de 2014, ocorreu um evento que fortaleceu a Comissão: “Em 24 horas, a direção do Sindicato, que assinara a trégua diante de uma desembargadora do Tribunal Regional do Trabalho - criando nos passageiros a expectativa de retorno dos ônibus, perdia poder para os novos líderes. A assembleia do Tesourinha elevaria os membros da comissão de negociação ao status de legítimos representantes” (COMANDO, 2014, não paginado)

Junto às lideranças de garagens da Comissão, transformada em Comando de Greve, houve a participação de organizações em apoio ao movimento, como PSOL, PSTU, CSP Conlutas, CUT e Bloco de Lutas pelo Transporte Público³. Ao fim da greve de 15 dias, a decisão ficou com o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 4ª Região, que manteve a proposta rejeitada pela categoria: “Existe uma vitória. Ela é pequena, mas existe. O maior ganho está implícito: a verdadeira união da categoria em prol de um objetivo. Nós conseguimos criar a greve, construir a greve e crescer na greve”, disse Weber⁴ em entrevista ao portal de notícias G1 (RODOVIÁRIOS, 2014, não paginado). Porém, um fato levou a base a não considerar que tenha sido uma vitória, pois a greve foi julgada abusiva pela Seção de Dissídios Coletivos (SDC) do TRT da 4ª Região (TRT-RS). Em consequência, “as empresas poderão descontar até sete dias do salário dos empregados. Aquelas que já tenham feito descontos acima do limite, terão de devolver os valores excedentes em até 30 dias após a publicação do acórdão. Os seis dias restantes serão compensados por meio de banco de horas até 30 de setembro” (GAÚCHA ZH, 2014, não paginado).

O único ganho efetivo foi a queda do banco de horas que foi usado para pagar os dias de greve. No decorrer do ano, o Procurador do Trabalho Noedi Rodrigues da Silva anunciou

³ Sobre o movimento e organização do Bloco de Lutas pelo Transporte Público ver PINTO, F. A. A organização do transporte coletivo urbano rodoviário de Porto Alegre: em benefício de quem? Trabalho de Conclusão de Curso, Escola de Administração da UFRGS, 2014; PINTO, F. A.; MISOCZKY, M. C.; FLORES, R. K. A produção social da organização do transporte coletivo urbano rodoviário de Porto Alegre — 2012-14. Revista de Administração Pública, v. 51, n. 3, p. 348-368. <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7612158146>

⁴ Alceu Weber era motorista da Carris Porto Alegrense e presidente da Comissão de Negociação na greve de 2014.

para novembro as eleições para o Sindicato, coordenada pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) (ELEIÇÕES, 2015). Quatro chapas se apresentaram e a oposição perdeu as eleições, pois se dividiu: chapa 4 liderada por Alceu Weber, integrante da CUT e que comandou a comissão de negociação de greve; chapa 2, liderada por Afonso Martins ligado à CUT pode mais⁵ e que contou com apoio dos movimentos e organizações mencionados anteriormente. Ou seja, as duas principais lideranças da greve, concorreram em chapas em disputa. Além delas, concorreram a chapa 3 com Gerson Assis, vice da gestão anterior; e Adair da Silva da chapa 1 que foi a vencedora, apoiado por Julio Gamaliel que deu continuidade a um sindicato de resultados que age de forma reativa.

Nas palavras de Ferraz (2014, p. 114), nesse tipo de atuação, “[...] a estrutura impõe um limite crucial às conquistas dos trabalhadores, contendo a luta sindical no terreno do interesse político da burguesia e separada da luta revolucionária, desorganizando os trabalhadores. Seus reflexos são a atomização do movimento sindical à hegemonia de uma fração de classe, a oligarquia sindical, capaz de manipular a base contra seus reais interesses”.

Após a greve, nas garagens, a oposição elegeu representantes sindicais e “cipeiros”⁶, que passaram a ter importância política na luta pela estabilidade e envolvimento em assuntos sindicais. Foi então criada a Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Alegre (ATTROPA), que se fez presente em várias oportunidades, não somente nas convenções coletivas, mas também nas lutas nacionais contra as reformas da previdência e trabalhista (ATTROPA, 2014).

Embora a oposição se mantivesse dividida, ocorreram vários protestos e greves pontuais em substituição ao que o Sindicato não ousava fazer. Um exemplo foi a paralisação na empresa Trevo em 2014, quando Adailson Rodrigues foi demitido por justa causa e a oposição se uniu alegando perseguição política (ÔNIBUS, 18 jul. 2014), já que ele tinha sido do comando de greve em janeiro daquele ano. A tentativa de reversão não teve a intermediação do Sindicato. Da mesma forma ocorreu na Carris, em 2015, em uma greve por mais segurança em que sete trabalhadores foram demitidos por justa causa (CARRIS, 2015). Entre eles, os líderes da greve de 2014, Alceu Weber e Afonso Martins, e mais dois membros da Comissão de Negociação.

⁵ CUT Pode Mais foi uma cisão dentro da CUT a qual Afonso Martins fazia parte na época da greve em 2014.

⁶ CIPA significa Comissão Interna de Prevenção de Acidentes e tem em vista a prevenção de acidentes e doenças relacionadas no trabalho, busca harmonizar o trabalho e a prevenção da vida e saúde dos trabalhadores. Que não podem ser demitidos, a menos que seja por justa causa.

A atuação acomodada do Sindicato, que se manteve em uma prática centrada no assistencialismo, fornecendo serviços médicos na sua sede, escolinha de motorista, doações diversas e ações pontuais sempre visando o interesse individual e longe o confronto estruturante e coletivo, contrastava com a ação e enfrentamento desencadeados pela oposição. Se seguiram no pós-greve várias paralisações pontuais em diferentes garagens - Trevo, Tinga, Carris e Nortran. Na Nortran, em março de 2016, o delegado sindical paralisou a empresa pelo não pagamento do reajuste salarial e parcelamento do vale alimentação. No decorrer do mesmo dia, na Empresa Navegantes os rodoviários também pararam suas atividades (BAY, 2016) sem a participação do Sindicato. Esses eventos serviram de alerta e levaram o Sindicato a se mover no sentido de evitar outras paralisações.

O então Prefeito de Porto Alegre, Nelson Marchezan (PSDB), percebeu a fragilidade do Sindicato e que a oposição tinha alguma força. Assim, recebeu ainda em 2017 uma comissão opositora (ATTROPA, 2017). No entanto, a oposição foi apresentando sinais de fragilidade e nas eleições de 2019 não conseguiu formar uma chapa forte, perdendo novamente, desta vez para Sandro Luis Vieira Abbade (STETPOA, 2021).

Em 2019, em uma situação de exceção, a Oposição e o Sindicato se uniram em manifestações contra o projeto de extinção da função de cobrador, do Prefeito Marchezan, Naquele momento, a falta de diálogo do Prefeito com a Câmara, somada às pressões das ruas levou ao arquivamento do projeto (PROTESTO, 2022).

Outra mobilização relevante ocorreu em 2020 e foi contra a demissão por justa causa de Rodrigo Almeida, Digão como é conhecido no meio rodoviário, que era motorista e Delegado Sindical da Empresa Restinga Transporte Coletivo. Ele havia sido parte da Comissão de negociação na greve de 2014 (RODOVIÁRIOS, 2020).

A sequência foi uma série de perdas para os trabalhadores rodoviários. Se, em 2017 houve uma tentativa fracassada de privatizar a Carris, em setembro de 2021 a proposta foi aprovada pela Câmara Municipal (FERREIRA, 2021) apesar da mobilização contrária da categoria (ATTROPA, 2017; ATTROPA, 2021). Outras perdas foram o retorno do banco de horas (item da greve de 2014), a compensação semanal⁷ e o intervalo entre 30 minutos e 4 horas (na Convenção Coletiva)⁸,

⁷ Compensação Semanal na Reforma Trabalhista foi publicada em 2017, por meio da Lei 13.467, e alterou a Seção II da Consolidação das Leis Trabalhistas, que trata da Jornada de Trabalho em seus artigos 58 e seguintes, incluindo-se a compensação de jornada.

⁸ Item da Convenção Coletiva de 23/01/2019, Intervalos Descanso e Alimentação p. 19.

Em 2020, em plena pandemia COVID 19 e com restrições de mobilidade, em nome da manutenção da renda e do emprego, veio a MP 936 de 1 de abril de 2020 (BRASIL, 2020) que previu a redução proporcional de jornada de trabalho e de salário ou a suspensão temporária do contrato de trabalho. A crise foi inevitável, com a redução da frota em menos de um terço de sua circulação e as pressões das empresas de ônibus de Porto Alegre sobre o poder público.

Em janeiro de 2021, “trabalhadores vinculados a diferentes empresas de ônibus ameaçam entrar em estado de greve se o STETPOA” não convocasse uma nova assembleia, demonstrando a disposição de enfrentamento da oposição. Novamente, a posição do Sindicato foi de conciliação. Não convocou a assembleia e aprovou proposta considerada negativa pela oposição - “Abbade ainda reiterou que a campanha salarial começou em 6 de novembro de 2020. - Sei que quando se trata de uma categoria de rodoviários não é fácil contemplar a todos, mas isso foi o que conseguimos após reuniões exaustivas com a patronal” (HÜBLER, 2021, não paginado).

Em março de 2021, a Justiça intermediou um apoio financeiro às empresas de ônibus de aproximadamente R\$ 16 milhões. Nessas mesas de negociações houve participação do executivo, judiciário e empresas; os trabalhadores não foram convidados a participar (BECKER, 2021) com o argumento que se tratava de conceitos técnicos. O resultado desse aporte financeiro para as empresas acabou sendo devastador para os rodoviários, que foram demitidos em massa. Só na VAP, foram mais de 90 demissões (FRAGA, 2021); não foram mais por causa da edição da MP nº 1.045 de 27 de abril de 2021 (BRASIL, 2021) que novamente previa a redução proporcional de jornada de trabalho e de salário ou a suspensão temporária do contrato de trabalho. O Sindicato pouco fez em relação às demissões, se limitando a dar suporte nas homologações.

Em síntese, o que se encontra no momento é uma categoria fragilizada pela redução de jornada ou por suspensões, com centenas de demitidos em 2021. Outro marco da apática representação sindical, que mesmo com apoio da oposição não conseguiu se mobilizar de forma adequada, foi a aprovação, pela Câmara Municipal, da autorização para a Prefeitura Municipal privatizar a Carris⁹. O mesmo aconteceu com relação a não evitar a edição do Projeto de Lei nº

⁹ A Câmara de Vereadores de Porto Alegre aprovou em 9 de setembro de 2021, por 23 votos a 13, Projeto do Executivo municipal que autoriza o governo a privatizar a Carris. O prefeito Sebastião Melo (MDB) fica autorizado a “alienar ou transferir, total ou parcialmente, a sociedade, os seus ativos, a participação societária, direta ou indireta, inclusive o controle acionário, transformar, fundir, cindir, incorporar, liquidar, dissolver, extinguir ou desativar, parcial ou totalmente,” a Carris.

https://www.camarapoa.rs.gov.br/draco/processos/136717/Oficio_14446540_PLE_013_21_Carris.pdf

016/2021 (PORTO ALEGRE, 2021), aprovado em 19 de novembro de 2021 - Lei 12910 de 23 novembro 2021 (PORTO ALEGRE, 2021) que determina a extinção da função de cobrador de ônibus em Porto Alegre e que foi regulamentada pelo Decreto nº 21.352 de 27 de janeiro de 2022 (PORTO ALEGRE, 2022). Essa Lei reduz em quase 50% o efetivo de trabalhadores rodoviários e implica na dupla função para motoristas, que agora precisam dirigir e acumular as funções do cobrador.

O que se depreende do relato feito até aqui é que a oposição articulou em lutas pelo interesse comum, porém sem conseguir avanços efetivos. Há que se considerar, no entanto, que esses eventos ocorreram em um contexto de institucionalização de emergência do sindicalismo de resultado e de fragilização dos direitos dos trabalhadores. Conforme Alves (2000), a incapacidade de mobilização não pode ser atribuída apenas às categorias. É preciso considerar o modelo sindical imposto pela ideologia das Centrais Sindicais, que após o “Novo Sindicalismo” do final da década de 1970 e 1980, voltou a suas raízes de conciliação, de concertação social, longe do enfrentamento, priorizando o assistencialismo ao trabalhador e deixando a base longe das decisões coletivas.

Sem desconsiderar essa dimensão decisiva do cenário de reorganização do trabalho e das organizações sindicais, é importante registrar o movimento da oposição sindical na organização da mais importante greve dos trabalhadores do transporte coletivo de Porto Alegre, não apenas para valorizar sua organização da luta, mas também para propiciar um espaço de reflexão sobre o processo de desmobilização que se seguiu, deixando aprendizagens para o futuro.

O caminho teórico-metodológico escolhido foi o da História Oral (HO), “uma dimensão viva de lembranças individuais que são parciais de uma coletividade” (ALBERTI¹⁰, 1989, p. 4, *apud* MATOS; SENNA, 2011, p.96).

Tendo em vista o apresentado acima, **o objetivo geral é conhecer, através das declarações, registradas de modo oral, de lideranças da oposição sindical e trabalhadores de base, sua visão sobre o processo de mobilização e desmobilização dos trabalhadores rodoviários relacionado à greve de 2014 até o momento da extinção do cobrador que ocorreu em 2022.**

¹⁰ ALBERTI, V. **História oral**: a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.

A partir deste objetivo geral, foram definidos os seguintes objetivos específicos: identificar e descrever as dificuldades dos trabalhadores em manter as mobilizações; identificar e analisar ações, desafios, satisfações e insatisfações relevantes quanto suas participações e seus resultados nestas mobilizações; registrar a percepção desses trabalhadores quanto a seu papel nas mobilizações; ouvi-los sobre ações que possam ser realizadas para suprir, auxiliar e promover a valorização, reconhecimento da importância destas mobilizações e contribuições para a organização dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre.

Espera-se contribuir com subsídios para a luta dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre e para dirigentes sindicais que têm enfrentado desafios para a reformulação de estratégias de organização e luta sindical. Pretende-se editar, a partir deste estudo um texto sintético que seja compartilhado por canal eletrônico, seja por redes sociais ou através da disseminação por entidades e dirigentes sindicais interessados em levar aos trabalhadores os conteúdos produzidos, auxiliando a valorizar e reconhecer da importância das mobilizações e do processo vivido pelos trabalhadores.

Antes de introduzir os capítulos que virão na sequência, é preciso dizer que o autor deste trabalho tem 54 anos e trabalha na função de cobrador na Auto Viação Presidente Vargas, desde março de 2001. Entrou para o movimento oposicionista sindical em 2012, participando de manifestações e caminhadas por melhores condições de trabalho, inclusive nas jornadas de junho de 2013. Foi eleito para a CIPA no período de 2013 a 2014. Foi membro do comando de greve em 2014, com atuação ativa no piquete, nas assembleias no Ginásio Tesourinha e nas reuniões do comando que ocorriam no Sindicato dos Municipários de Porto Alegre (SIMPA) ou na Câmara de Vereadores, por vezes apoiou a manutenção da greve em outras garagens. Foi eleito representante sindical para gestão 2014 a 2017 e foi candidato ao Sindicato no ano de 2014 pela chapa 2, na função de Secretário Geral. Esteve presente nas manifestações de rua pela segurança no transporte público, que culminou com a criação de uma delegacia especializada, e também nas manifestações contra o projeto de extinção dos cobradores, no Plenário da Câmara de Vereadores em 2019. Portanto, o interesse por este tema se origina a partir da própria história como participante na luta dos trabalhadores do transporte urbano de Porto Alegre.

O texto que segue está organizado da seguinte forma: uma breve revisão do contexto de organização do sindicalismo no período recente no Brasil considerando que é o cenário em que os trabalhadores rodoviários se organizam e atuam; uma apresentação da opção teórico-

metodológica da História Oral (HO); a descrição dos procedimentos metodológicos realizados. Seguem os resultados e sua análise.

2 O CONTEXTO DO SINDICALISMO NO PERÍODO RECENTE NO BRASIL

No final da década de 1978 ocorre uma retomada do movimento sindical com destaque para operários industriais e funcionários públicos. De acordo com Alves (2000, p. 112), “[...] tivemos o ressurgimento do movimento sindical no país, que iria tornar-se a ‘ponta de lança’ da resistência operária à superexploração da força de trabalho, um dos pilares do padrão de acumulação capitalista, instaurado pelo bonapartismo militar a partir de 1964.”

Esse movimento sindical de perfil classista e combativo constituiu, para Alves (2000), uma perspectiva da construção de consciência de classe de massas e uma estratégia de confrontação que se caracterizou por uma oposição sistemática às políticas governamentais. No entanto, esse mesmo movimento cedeu ao avanço do liberalismo e à inserção da economia brasileira no capitalismo globalizado, como descreve Alves (2000, p. 112):

[...] a mundialização do capital avançava nos países capitalistas centrais, impulsionada pela política neoliberal [...]. Nesses países, assistíamos a uma crise do sindicalismo e dos partidos de esquerda. O Brasil, um país capitalista importante na geopolítica do “Terceiro Mundo”, nos anos 80 estava por fora da nova ordem mundial capitalista instaurada pela globalização. O que viria a seguir, nos anos 90, seria a grande sincronia histórica da ordem capitalista no Brasil com o que ocorria lá fora, inserindo-se, de modo dependente (e subalterno) na mundialização do capital sob o signo das políticas neoliberais.

A partir dos anos 1990, segundo Alves (2000), ocorrem importantes mudanças organizacionais e tecnológicas nas empresas, como a passagem para o “toyotismo sistêmico”, que conforme Lessa (2005) é a efetiva adoção de novas formas de organizar a produção como o just- in time e o kaban, que significou uma mudança radical na estrutura da classe trabalhadora, onde Lessa relata que:

“A crise política (e ideológica) das estratégias de classe criou as condições “subjetivas” para a nova hegemonia do capital na produção. É uma variável política decisiva se considerarmos que, o que se procura constituir com o novo complexo de reestruturação produtiva, caracterizado pelo toyotismo sistêmico, é uma captura da subjetividade operária pela lógica do capital, um novo consentimento operário(ativo e propositivo), em especial no plano de suas organizações sindicais, compatível com as necessidades da produção capitalista na pós grande indústria(o que implica debilitar posturas classistas de cariz socialista, avessas à parceria do capital na produção)”. (ALVES¹¹, 2000, p. 190 apud LESSA, 2005, p.4)

¹¹ALVES, Giovanni. **O novo e precário mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo.** 2000. Brasil: FAPESP, livro.

Uma característica central é promover a debilitação da classe, não apenas em sua dimensão subjetiva, mas objetiva. Guarany (2016, p. 230) destaca esse efeito:

O movimento organizado da classe trabalhadora emerge no início do XXI combatido e enfraquecido. A maioria dos sindicatos adere à lógica do capital tornando-se cooperativos às empresas e realizando um sindicalismo de resultados, forjando o que Alves (2000) chama de “novo egoísmo de fração”, criando um sindicalismo que aprofunda o processo de burocratização dos sindicatos e inscreve o neocorporativismo no movimento.

Desta forma Alves (2000) conceitua que é na inércia estrutural do corporativismo estatal¹², encravado na estrutura trabalhista brasileira, que surgiram estratégias neocorporativas como estratégia de sobrevivência política, principalmente sob o impulso disruptivo de um novo complexo de reestruturação industrial.

Conforme Rodrigues (2015), somam-se, ainda, transformações trazidas pelas privatizações, abertura comercial, flexibilidade na produção e nas relações de trabalho, e pelo processo de globalização que se refere-se à expansão e mundialização do capital, da economia e da política, colocando as organizações sindicais na defensiva.

Os trabalhadores se afirmaram como atores políticos centrais, conquistaram o reconhecimento da autonomia de suas organizações, o direito de greve e a própria democracia eleitoral. No entanto, esses avanços contrastam [...] com o período de 1998 a 2010, quando ocorreu estabilidade com menos greves. Naquele período, a maior central sindical, a CUT, passou a adotar uma política de “sindicalismo de resultado”, ou seja, de cariz neocorporativo, cuja característica é um sindicalismo que privilegia estratégias propositivas e defensivas, com predomínio de greves por empresas e disposição para incluir, em sua pauta, parcerias com o capital (FERRAZ, 2018, p. 175).

Este comportamento do sindicalismo se expressa através das ações das centrais sindicais durante o período 1998 a 2010:

As três maiores centrais sindicais brasileiras – Central Única dos Trabalhadores, Força Sindical e Central dos Trabalhadores do Brasil – apoiam o Governo Lula e recebem, em contrapartida, um tratamento político de força aliada e interlocutor legítimo. Nossa hipótese é de que o sindicalismo ocupa uma posição importante na sustentação política do governo, embora seja uma força subalterna no arranjo de poder vigente no país (BOITO JR., 2015, p. 336).

¹²Ferraz (2014) cita Schmitter quando define corporativismo “como alternativa ao pluralismo para ligar os interesses associativos organizados da sociedade civil às estruturas decisórias do Estado, respondendo à necessidade do capitalismo de reproduzir as condições para sua existência” (SCHMITTER, 1974 *apud* FERRAZ, 2014, p.110).

Galvão e Marcelino (2018, *apud* GALVÃO, 2019, p. 253) indicam um período favorável entre os anos de 2004-2014. No entanto, o movimento sindical brasileiro enfrentou novamente dificuldades de atuação após 2015, quando se intensificou o avanço neoliberal com o objetivo de diminuir o tamanho do Estado e aumentar, na mesma proporção, o espaço destinado às forças do mercado. De acordo com Ribeiro (2022), retrocessos trabalhistas, como a Lei 13.429 (BRASIL, 2017) que prevê a terceirização das atividades-fim, atingiram negativamente a representatividade e a luta sindical de muitos trabalhadores. Se soma a aprovação da Reforma Trabalhista de 2017, que alterou mais de 120 artigos da CLT, aumentando a precarização do trabalho, o desemprego, a informalidade e a pobreza.

[...] uma das medidas que isoladamente poderia ser identificada como progressista, a eliminação da compulsoriedade do imposto sindical, não proporcionou ganhos organizativos para a classe trabalhadora. Pelo contrário, mantendo os outros dois pilares da estrutura sindical corporativa do Estado, a outorga da carta sindical e a unicidade na lei, os fundamentos do controle estatal sobre a atividade sindical mantiveram os principais controles e até mesmo enfraqueceram sindicatos combativos que não conseguiram outras formas de arrecadação de recursos (RIBEIRO, 2022, p. 173).

A Reforma Trabalhista traz, além da queda na arrecadação financeira, a redução do número de sindicalizados. Essa tendência vinha desde 2012, quando “a taxa de sindicalização se encontrava em 16,1%, conforme a PNADC¹³”. “A queda é maior a partir de 2017, recuando de 14,4% para 11,2% da população ocupada em 2019, a despeito da pequena expansão da ocupação registrada neste ano” (CAMPOS *et al.*, 2021, p. 331).

A reforma trabalhista aprovada em 2017 tende a intensificar o processo de priorização do assistencialismo e da concertação social na atuação sindical,

[...] pois a ampliação de formas precárias de contratação estimula a fragmentação das bases de representação sindical. A reforma também interfere na capacidade de negociação dos sindicatos, ao possibilitar a negociação individual de aspectos das relações de trabalho e a rescisão contratual sem intermediação sindical. Sua dimensão antissindical se revela pela criação de comissões destinadas a representar os trabalhadores no local de trabalho em concorrência com os sindicatos (GALVÃO *et al.*, 2019, p. 253).

Lucio (2021) salienta que é na busca da reorganização do sindicalismo que se deve desenvolver a criatividade, no sentido de projetar novas estratégias de atuação, formular projetos e processos de enfrentamento e superação. Esta reestruturação do sindicalismo o tornará diferente, mas com a mesma raiz histórica irá manter-se o sindicalismo de resultado, assistencialismo e corporativismo: “Reestruturar o sindicalismo a partir do movimento é dar

¹³Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), IBGE.

prevalência às lutas a partir das quais se pensa as formas de organização, de estruturação dos recursos e de formação sindical dos ativistas“ (LUCIO, 2021 p.17).

3 HISTÓRIA ORAL COMO FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA

História Oral (HO) é uma abordagem qualitativa que utiliza centralmente a entrevista semidirigida e que possibilita a investigação da memória em um período definido.

A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente; a história, uma representação do passado. Porque é afetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam: ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censuras ou projeções. A história, porque operação intelectual e laicizante, demanda análise e discursos críticos. A memória instala a lembrança no sagrado, a história a liberta e a torna sempre prosaica [...] (NORA¹⁴, 1993, 9 *apud* MATOS, 2011, p.103).

Para efetivar a HO, o depoimento do entrevistado é essencial, bem como selecionar a testemunha, e um lugar tranquilo, para que o entrevistado se sinta à vontade. O roteiro deve evitar perguntas minuciosas para gerar confusão ou perturbar o entrevistado. O entrevistador deve ouvir e ter alguma relação antes da entrevista:

Vários autores da HO têm destacado a importância da qualidade da relação que se constrói entre pesquisador e pesquisado. O êxito da entrevista começa antes mesmo de ela acontecer, quando é feita a preparação para realizá-la e quando há o contato e um compartilhamento da realidade a ser enfocada entre pesquisador e o sujeito a ser entrevistado (ALVES, 2016, p.4).

De acordo com Ichikawa (2003), é através de um conjunto de procedimentos e da elaboração de um projeto que se inicia a HO. Isso inclui aspectos como definição das pessoas a serem entrevistadas; condução das gravações; transcrição; conferência do depoimento; autorização; arquivamento; resultados e revisão com os entrevistados. Seu compartilhamento permite o conhecimento do tempo presente e, mesmo não sendo um dado preciso, a subjetividade revela os sonhos, anseios, crenças e lembranças que confrontados com documentos escritos se complementam. Sendo assim, o pesquisador se ampara em diversas fontes de pesquisas-

Na sequência são mencionados alguns estudos que utilizaram a HO e abordaram temas relacionados ao sindicalismo. Esses estudos ilustram a pertinência da adoção da HO como fundamento teórico-metodológico.

Luciano (2019), estudou o Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Calçado de Novo Hamburgo (STIC-NH), através de entrevistas com quatro sindicalistas e suas memórias

¹⁴NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**. São Paulo: PUC, n. 10, p. 7-28, dez. 1993.

de 1964 até 1986, aquele foi um período inicial conturbado durante a ditadura militar. O autor identifica que assistencialismo nos sindicatos da época tinha como suporte a cooptação e vigilância do Regime, mas foi nas ações de lazer como futebol e outros encontros, longe das sedes do sindicato, que a oposição encontrou espaço em 1979 e confrontou a gestão sindical, de forma que:

No dia 4 de setembro daquele ano, 500 trabalhadoras e trabalhadores do calçado pararam as máquinas e se dirigiram à sede do sindicato. A categoria, sem o auxílio ou promoção do STIC-NH, organizou a primeira greve de grande porte da década de 1970 no município. No dia seguinte, em uma assembleia realizada no Ginásio de Esportes Alberto Mosmann, também em Novo Hamburgo, eram mais de três mil trabalhadoras/es. A efervescência política do período e o debate sobre “o sindicalismo que os operários queriam”, estavam se manifestando em uma quadra de esportes (LUCIANO, 2019, p. 128).

Outro trabalho foi realizado por Osório e Almeida (2019), utilizando a HO para estudar as lutas do magistério gaúcho entre 1979 e 1987. Através de entrevistas com cinco professoras, registram a transformação das relações de trabalho, o caráter do amadurecimento e a mudança no conceito de profissão docente no período de retomada da democratização do país. Naquele processo, a partir de 1979, a ação grevista do sindicato de professores expressou uma luta por direitos,

As professoras insistem na ideia “de “que não sabiam fazer greve”. Expressaram sentimento de insegurança quanto à decretação do movimento em 1979. Ao lembrar aquele ano, Flora relata que “o Instituto carregava uma história de tradições, mas esta primeira greve nos pegou de surpresa, a gente ficou em choque!”. Margarida reforça essa sensação diante de algo muito diferente, em tempos de fim da ditadura civil militar no país, “a gente tinha muito medo, falávamos em garantia de assinar o ponto. Estava quente naquele dia, as aulas foram suspensas para podermos ir à assembleia. [...] Nunca havia participado de algo assim! Era tudo novo!”. Dália, nostalgicamente, considera a primeira greve como “a mais autêntica”, afirma que a causa ia muito além da pauta salarial. Também enfatiza as ações de união em que “passavam o chapéu” para fazerem fundos. Deixa transparecer entusiasmo e responsabilidade em suas memórias (OSÓRIO; ALMEIDA, 2019, p. 583).

Nesse sentido, o estudo de Moraes (2018) traz narrativa de três trabalhadores da Siderúrgica Forjas Acesita em Santa Luzia, sobre o processo de sucateamento e posterior privatização no ano de 1998, onde a centralidade está nas mudanças e reestruturação do modo de trabalho e políticas sindicais.

Ao analisar especificamente o processo de privatização das Forjas Acesita, Ana Braga (1996) narra um processo de sucateamento daquela planta siderúrgica, algo comum a outras empresas, porém, a autora imputa responsabilidades à falta de competitividade e ao esgotamento do modelo de Estado brasileiro. Assim, tanto esta, quanto outras indústrias, dentre as 41 empresas privatizadas entre 1990 e 1995, viveram decréscimos de produção e diminuição de suas vendas antes de serem repassadas ao capital privado (MORAIS, 2018, p. 202-203).

Silva (2015) realizou, em seu trabalho, entrevistas com três operários sindicalistas que tinham, em comum, o fato de terem sido exilados durante a ditadura militar e narravam

acontecimentos sobre o processo de reconhecimento de anistia, entrevistas pertencentes ao Projeto Marcas da Memória, e tem a finalidade de fazer a constituição do acervo do Laboratório de História Oral da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Os entrevistados foram escolhidos dada sua representatividade e permitem analisar a história recente do movimento sindical brasileiro.

Da mesma forma, Dantas (2015) destaca em seu estudo o método da HO. O autor realizou uma pesquisa do associativismo e sindicalismo de docente da educação básica do ensino público maranhense. O destaque é o debate sobre as fontes disponíveis para pesquisas relativas ao sindicalismo docente a fim de que a história desses movimentos não se perca e sirva como referências para pesquisas referentes a temas como greves, campanhas salariais, negociações e políticas públicas para a educação básica no Maranhão.

No seu trabalho, Paiva Neto (2020), mostra que o sindicalismo rural nordestino surgiu com os chamados “sindicatos dos padres”¹⁵ para conter o crescimento das Ligas Camponesas¹⁶, usando de práticas assistencialistas, pois estes sindicatos rurais foram fundamentais para a conservação do poder das classes. Esse estudo considerou a trajetória da militância sindical de Maria Preta (Maria Benício de Pontes), entre 1990 e 1993 no município de Araçagi (PB). A experiência política da formação da dirigente implicou no rompimento com o sindicalismo submisso aos interesses de grupos conservadores. Esse estudo reforça a relevância da HO e a inclusão de pessoas antes esquecidas:

[...] Fumos fazer, eu mai comadre Socorro, fazer um grupinho de criação escondido que nem sabia. Dona Maria, como era muito, meia xeleléu do lado do povo. A gente vamo na casa de Dona Maria fazer o grupo de criação de porco. Vamo fazer um roçadinho comunitário, vamo entrano de vagarzinho, entrano de vagarzinho, vamo! Nesse tempo o chefe do INCRA era Márcio. Vamo chamar Márcio e vamo negociar pro governo comprar esta terra (PAIVA NETO, 2020 p. 235).

Estes registros evidenciam a importância e relevância do referencial teórico-metodológico da HO que permite o registro a partir da memória do entrevistado e, através dele, a compreensão dos eventos estudados.

¹⁵ Nome como eram conhecidas as lideranças sindicais católicas.

¹⁶ Movimento de luta pela Reforma Agrária com associações de trabalhadores rurais criadas inicialmente no estado de Pernambuco e posteriormente na Paraíba. <https://www.cesit.net.br/lancamento-o-trabalho-pos-reforma-trabalhista-28-6/>

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para este trabalho, como já foi dito, o referencial teórico-metodológico foi a História Oral (HO), uma abordagem qualitativa de pesquisa semidirigida que busca “registrar as vozes dos sujeitos excluídos da história oficial e inseri-los dentro dela” (ALVES, 2016, p. 3). Ou seja, os sujeitos excluídos da história oficial “tanto a tradicional quanto a contemporânea, e que não possuem formas suficientemente fortes para o enfrentamento das injustiças sociais” (GUEDES-PINTO, 2002, p. 95, apud ALVES, 2016, p. 3).

No método da HO Temática, segundo Cappelle (2010) a entrevista é um documento que propicia os esclarecimentos e na qual a atuação do entrevistador fica mais explícita e ativa. A entrevista se orienta partir de um tema específico de evento(s) definido(s) que tenha(m) alguma versão discutível ou contestatório e onde a vida do narrador poderá revelar utilidade à temática central.

Quando se decidiu pela HO já se sabia que não seria fácil conseguir pessoas que se dispusessem a dar seu relato. Mas, ao mesmo tempo, se acreditava que as pessoas com as quais houve um convívio maior durante o período da greve e, inclusive, no pós-greve seria mais tranquilo obter os relatos. Porém, não foi isso que aconteceu. Logo no início houve duas situações frustrantes.

A primeira foi a negativa de um motorista que na época tinha um cargo na CUT e uma representação no Conselho Municipal de Transportes Urbanos (COMTU), ele havia sido fundador da CUT “pode mais”, representante sindical da Carris, demitido por justa causa conseguiu reverter a decisão. Hoje é militante do PSTU e Conlutas. Após vários contatos por WhatsApp, chegou a marcar uma data, mas logo desmarcou e passou a demonstrar desinteresse.

A outra entrevista não se concretizou por uma série de contingências. Seria com um representante sindical motorista na empresa Restinga, do Comando de Greve em 2014, demitido por justa causa sem ter conseguido reverter a decisão. Após um primeiro contato foi marcada e iniciada a entrevista, por videoconferência. No dia, o celular travou e foi preciso adiar. A entrevista foi remarcada para a mesma semana na sexta-feira, porém houve um diagnóstico de COVID do entrevistador. A partir desse dia houve vários contatos por WhatsApp para remarcar, porém não foi possível efetivar a entrevista, pessoal ou virtualmente.

Os contatos continuaram a ser feitos e resultaram na concordância de seis trabalhadores rodoviários em dar as entrevistas, sendo três lideranças (L1, L2 e L3) com atuação destacada na Oposição Sindical e três trabalhadores da base (R1, R2 e R3). Ou seja, o critério de serem pessoas que poderiam compartilhar suas histórias de experiências, expectativas e vivências, tendo como referência o período da greve de 2014 e o período posterior até a extinção da função de cobrador em 2022, foi satisfeito. Como critério, também se considerou a empresa em que trabalhou ou trabalha, para que houvesse relatos de trabalhadores rodoviários tanto de empresas privadas quanto da Cia Carris. A participação do autor junto aos entrevistados nas lutas a serem abordadas, mencionada na Introdução foi um fator que facilitou a aproximação e a camaradagem com a qual as entrevistas foram se desenvolvendo.

Definidos os entrevistados, foi feito contato e agendamento das entrevistas. Foi assegurado o direito de não se manifestar sobre aquilo que considerassem como não sendo conveniente, de solicitar a interrupção do equipamento, de revisar a transcrição e solicitar a exclusão ou a retificação de trechos.

Foram buscadas informações sobre os procedimentos de entrevista de HO no REPHO – Repositório de Entrevistas de História Oral da UFRGS (<https://www.ufrgs.br/repho/>). Essa foi a fonte da “Carta de cessão de direitos sobre depoimento oral” (Anexo A). Nas entrevistas presenciais que foram realizadas com L2, R1 e R3, ela foi assinada em duas vias de igual teor e forma. Nas entrevistas por videoconferência com L1, L3 e R2, foi feita a leitura de outra carta com perguntas e respostas (Anexo 2) por áudio e gravadas.

Mesmo com o termo de consentimento ou Carta de Cessão de Direitos assinada pelos entrevistados, se optou por manter o sigilo de suas identidades para evitar qualquer possibilidade de constrangimento, ou fato que cause qualquer prejuízo aos entrevistados. Assim sendo, foram atribuídos códigos aos entrevistados.

Abaixo se encontra uma breve apresentação de cada um dos entrevistados, com um histórico de aproximação e desenrolar das entrevistas.

- Entrevistado L1¹⁷ - era motorista da Carris, liderança da Oposição Sindical e membro do Comando de Greve, representante sindical da Cia Carris de 2012 a 2014, presidente da Comissão de Negociação 2013 e 2014 durante as negociações e a greve,

¹⁷ Entrevista concedida por L1. **Entrevista L1**. [jun. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .mp4 (01 hora e 17 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 2 desta monografia.

representante da CUT no COMTU de 2014 a 2017, demitido por justa causa em setembro de 2014, na CUT foi diretor da oposição sindical de 2013 a 2018, foi candidato ao sindicato como presidente na chapa 4 em 2014. A entrevista foi feita no mesmo dia do contato, realizada por Skype desde a Argentina onde ele estava. Essa foi uma longa e importante entrevista, com muitas informações relevantes.

- Entrevistado L2¹⁸ - foi cobrador na Carris de 2011 a 2022, liderança da Oposição Sindical e membro do Comando de Greve, comissão dos funcionários da Carris de 2013 a 2015, candidato ao Sindicato como base chapa 2 no ano de 2014, demitido por justa causa em 2015, também conseguiu reverter, representante sindical de 2019 a 2022, integrante da Intersindical Vermelha em 2014, candidato a vereador não eleito pelo PSOL em 2020. Ele foi o primeiro contato para entrevista, ainda quando o projeto estava sendo elaborado. A entrevista fluiu com tranquilidade, tendo sido realizada em uma sala de reunião da Biblioteca da Escola de Administração da UFRGS.
- Entrevistado L3¹⁹ – foi motorista da TREVO entre 2003 e 2018, liderança da Oposição Sindical e membro do Comando de Greve, como era membro da CIPA tinha estabilidade e mais proteção para subir nos palanques e lutar, candidato ao Sindicato como vice-presidente na chapa 4 no ano de 2014, foi demitido por justa causa duas vezes em 2014 e retornou nas duas (em uma delas foguetório e festas dos companheiros, o que lhe custou processo criminal encerrado em março de 2022). Prontamente aceitou o convite para entrevista, que ocorreu por Skype.
- Entrevistado R1²⁰ – motorista na Carris de 2008 até o início de 2019, participou do comando de greve, teve papel fundamental na greve e no pós-greve pela sua atuação nas mídias sociais, participou do piquete na Auto Viação Presidente Vargas, foi candidato ao Sindicato como base pela chapa 2 no ano de 2014. Desde 2019 é motorista em uma prefeitura e isso dificultou o agendamento, que terminou acontecendo na sua casa em uma entrevista muito tranquila.

¹⁸ Entrevista concedida por L2. **Entrevista L2**. [jun. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .m4A (32 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 3 desta monografia.

¹⁹ Entrevista concedida por L3. **Entrevista L3**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .mp4 (01 hora e 09 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 4 desta monografia.

²⁰ Entrevista concedida por R1. **Entrevista R1**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .m4A (34 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 5 desta monografia.

- Entrevistado R2²¹ - cobrador da Carris de 2014 até a atualidade. Apesar da grande consciência dos fatos, não participou efetiva e diretamente da greve, mas deu seu depoimento da greve, sua visão, os desdobramentos, sua entrada no movimento e diversas participações em mobilizações até a extinção da função de cobrador pela Câmara Municipal. A entrevista foi por Skype e bem produtiva.
- Entrevistado R3²² - cobrador na Nortran de 2008 até a atualidade, participou na greve de 2014 no piquete na Auto Viação Presidente Vargas. A entrevista foi feita na casa dele.

A entrevista oral deve conter, conforme Freitas (2006), um roteiro de forma que o entrevistador saiba como conduzir a entrevista. O roteiro utilizado se encontra no Apêndice 1. Ele foi utilizado de modo flexível, porque muitas questões surgiram no transcorrer da entrevista. Além disso, mesmo seguindo uma ordem como função, tempo de rodoviário, influências e marcos significativos, muitas vezes houve a necessidade de dar o contexto para voltar à centralidade do tema.

Algumas vezes o entrevistado fugia do tema ou da pergunta propriamente dita, não por má vontade, pelo contrário, mas pela sua construção da narrativa da resposta. Essa flexibilidade foi importante, considerando que uma entrevista é uma troca de experiência entre duas pessoas e que vários autores da HO “têm destacado a importância da qualidade da relação que se constrói entre pesquisador e pesquisado” (ALVES, 2016, p. 4). Essa levou à flexibilização do roteiro de acordo com a necessidade e estilo individual de cada entrevistado.

A base da HO é a entrevista gravada, que poderá ser somente de som e/ou imagens, o que dependerá da disponibilidade do entrevistado. Nesse estudo, foi apenas considerado o som. Seguindo as indicações de Matos (2011), as entrevistas foram organizadas e transcritas.

O processo de transcrição foi mais difícil do que o esperado. Ao transcrever relatos na metodologia da HO é de extrema importância manter a fidelidade da narrativa. Por inexperiência e a fim de facilitar o processo, houve uma tentativa de mecanizá-lo, transcrevendo através do Google Drive, por meio da digitação por voz. No entanto, ao contrário do esperado, se tornou ainda mais difícil. O programa errava muitas palavras, dificultando a correção. Era necessário retornar inúmeras vezes para corrigir e verificar o que foi dito. Por isso, se optou por

²¹ Entrevista concedida por R2. **Entrevista R2**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .mp4 (47 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 6 desta monografia.

²² Entrevista concedida por R3. **Entrevista R3**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .m4A (17 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 7 desta monografia.

continuar a transcrição de maneira convencional, ouvindo o áudio e digitando. Apesar de complexo e demorado, a realidade é que utilizar esse procedimento poupou tempo, pois evitou retrabalho. Além de garantir a lisura e exatidão das falas transcritas.

Trechos pouco audíveis foram colocados entre colchetes; dúvidas e silêncios assinalados por reticências; pessoas citadas marcadas por iniciais; forte entonação foi destacado com negrito; risos grifados; subtítulos foram usados para facilitar a leitura e correção dos erros.

Matos (2011) diz que ao passar por esse tipo de transcrição, as entrevistas poderão servir de fonte para outros pesquisadores. A gravação será guardada, jamais destruída, pois é o documento original que se deverá consultar. A transcrição tem a máxima fidelidade do testemunho e é agradável ao leitor. Na prática do estilo do arquivo ou documentalista, ou seja, a HO significa acima de tudo criar e organizar documentos transcritos, procedentes de entrevistas gravadas.

Conforme já citado, e de acordo com Ichikawa (2003), é através de um conjunto de procedimentos e da elaboração de um projeto que se inicia a HO. Isso incluiu aspectos como definição das pessoas a serem entrevistadas, condução das gravações, transcrição, conferência do depoimento, autorização e a organização e análise das entrevistas. Ao chegar a essa última etapa, de organização e análise, se tomou como referência os objetivos específicos já mencionados.

Cada uma das entrevistas foi impressa para melhor organizar os temas correspondentes aos diferentes objetivos específicos que foram, então, marcados com cores diferentes. Na sequência, foi feita dentro de cada cor, uma identificação por assunto. Esses assuntos foram trazidos para o próximo capítulo com uma marcação em negrito. Por exemplo, no primeiro item os assuntos trazidos foram: 1 - descontos na greve dos dias parados - greve ilegal; 2 - demissão dos que fizeram greve, por justa causa ou não; 3 - inoperância do Sindicato dos Rodoviários 4 - conjuntura socioeconômica e o desemprego; 5 - divisão da oposição. Neste item específico, inicialmente a ideia era que houvesse apenas os subitens 1 a 3, mas ao fazer a transcrição e organização das entrevistas, surgiram novos aspectos no texto.

Foi feita, então, a seleção e organização de trechos que compõem o próximo capítulo.

5 O PROCESSO DE MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO DOS TRABALHADORES RODOVIÁRIOS RELACIONADO À GREVE DE 2014

O registro desse processo, como já foi mencionado, se faz a partir da memória de seis trabalhadores rodoviários que concordaram em dar seus depoimentos através de entrevistas nas quais puderam compartilhar suas vivências, tendo como referência o período da greve de 2014 até a extinção da função de cobrador em 2022.

A organização do texto que segue busca dar sentido à concretização dos objetivos específicos e, portanto, os itens correspondem a esses objetivos, ainda que os títulos tenham sido adaptados para corresponderem de modo mais adequado à riqueza do conteúdo que decorre das entrevistas. No item 5.1 se destaca, em negrito, os cinco assuntos mencionados no final do capítulo de procedimento, que se mostraram muito importante os entrevistados.

5.1 O CONTEXTO INICIAL DA GREVE DE 2014 E AS DIFICULDADES EM MANTER A MOBILIZAÇÃO NO PERÍODO POSTERIOR

Houve semelhanças nos relatos, com a menção ao início da construção do movimento grevista em um momento anterior a 2014, por referência à paralisação de quatro dias em 2012 para reivindicar o pagamento da participação de resultados que deveria ter sido pago no final de ano na Carris. Houve algumas discrepâncias quanto à data exata, já que o movimento da Carris se deu no final de 2012 e justamente naquele período se iniciaram as negociações do Sindicato com relação à convenção coletiva que culminou com a assembleia da pedrada, no início de 2013. Essa identificação se dá nos relatos de trabalhadores da Carris L1, R1 e L2.

L1 se refere ao início do movimento e da greve de 2014:

Ela teve início efetivo numa junção em 2012. Dezembro de 2012 para ser bem exato. E foi um preparatório, um aquece que aconteceu na Carris e óbvio que também esse despertar não aconteceu do nada. Em 2010 pra 2011 nós começamos a nos juntar na Carris e formar comissões. Comissões de funcionário [...] a gente entendeu que não

podia ser só Carris. A gente tinha que estender isso pra todo o sistema porque a gente teria muito mais força e muito mais unidade se a nossa luta fosse via sistema e não via Carris. Então aconteceu que nós começamos a pensar: “tá bom, mas e como é que a gente vai fazer isso?”. A minha ideia foi: “pô cara, a gente tem que se [...] a gente tem que ter lideranças na garagem. Se a gente não tiver lideranças em garagens a gente vai estar fragilizado bastante porque a gente não vai ter com quem contar, não vai saber com quem contar não vai ter a referência”.

Perguntado sobre sua participação na greve de 2014, R1 começa seu relato em concordância com L1 e acrescenta:

[...] essa greve não surgiu do nada, em 2014. Essa greve teve origem lá em 2012, se não me falha a memória, quando houve uma paralisação de 4 dias na Carris pelo não pagamento de um plano motivacional que estava acordado. E ali se parou 4 dias por conta, sem apoio do Sindicato. E isso chama muita atenção. E a partir daí, na minha opinião, foi o início desse movimento dissidente do Sindicato, vamos dizer assim. Ali foi a semente, a partir dali começaram a pipocar uma que outra paralisação em garagens diversas. Não foi do nada que surgiu aquela greve em 2014.

L3, da Trevo, se refere ao mesmo período anterior à 2012, como início de atividades rumo à greve, mas admite que a assembleia da pedrada no início de 2013 é um marco aceitável para a deflagração da greve em 2014, cuja lembrança lhe parece bem viva:

E eu lembro de ter participado de uma atividade. Uma assembleia do Sindicato dos Rodoviários, que era lá na Venâncio Aires. Que foi uma assembleia clássica. Se não me engano foi ali que foi... que teve um confronto... nem dá pra dizer que foi um confronto, né?! Teve uma atitude covarde da direção do Sindicato, digamos assim, que partiu de fato pra agressão com os rodoviários. Teve apedrejamento etc. e tal. De fato, dá pra dizer que os ânimos estavam exaltados etc. e tal (...) então, a greve tem de repente seu ponto sim mais alto antes da greve ali em 2013 com a assembleia da pedrada, mas eu acho que o sentimento, que depois se refletiu em apoio à greve vem de muito antes.

Em contrapartida, R2 e R3 têm uma leitura diferente do momento da greve. Para eles, os dois dias iniciais tinham algo de estranho, dadas as circunstâncias e impressões que tinham. É preciso salientar que eles pouco participaram de movimentos anteriores à greve, pelo colocado por R2: “[...] aí depois a gente começou a entender que eles e o próprio Sindicato, em conluio com os empresários, acabaram perdendo o controle da greve, porque houve um sentido de uma auto-organização dos trabalhadores nas garagens”. Nessa mesma linha, R3 acrescenta que “[...] o pessoal inflou, vamos fazer, vamos parar, a greve, vamos fazer, vamos fazer uma greve”. R2 e R3 compartilham uma impressão de que aquele momento foi pontual, não tendo registro de sua conexão com o movimento da greve. Além disso, a princípio viram a greve como pressão e cooptação patronal ao Sindicato com o intuito de usar para aumento tarifário. Como R2 explica:

Olha só, no começo, a impressão que eu tive e nos seus 2 primeiros dias de greve é que a impressão que eu tinha é que era mais uma greve patronal para pressionar pela pressão do aumento da tarifa e porque nos dois primeiros dias a gente chegava na garagem, tinha até escala de greve. Vai trabalhar, umas duas horas, umas duas voltinhas ali, depois ia para casa, então eu achei muito estranho como uma greve de patrão, tivesse uma greve de trabalhadores, tivesse uma escala dentro da empresa, já organizada.

Durante as entrevistas as inquietações e frustrações no que se refere aos motivos para não conseguir manter as mobilizações, ao nível do período da greve de 2014, ficaram evidentes. Percebe-se a indignação quanto a forma que o “capital” pune quem ousa enfrentá-lo, como diz L1: “Tem gente nossa que até hoje é perseguida. É em função que o capital não aceita perder espaço. É uma luta de classe.”

Os **descontos de dias parados** são inquietantes para o trabalhador decidir-se por parar ou não, pois compromete sua subsistência: ter o sustento de sua família comprometido é um tema central. Por esse motivo, vários sindicatos combativos e experientes sabem que a partir do momento em que se inicia uma greve a pauta número um é o não desconto dos dias parados e a preocupação, por extensão, de não deixar o movimento paralista ser considerado ilegal. Ao refletir sobre a trajetória da luta dos rodoviários de Porto Alegre é possível notar que esse é um fato que pesa bastante na decisão de não parar, mas não é definidor para toda a categoria, como coloca L3:

A categoria rejeitou essa proposta [que a justiça votou em 2014]²³ em assembleia. Só que a categoria decidiu nesta assembleia de voltar ao trabalho e talvez esse tenha sido o erro. Porque ao voltar ao trabalho a categoria não negociou os dias parados de greve, a justiça decidiu que a gente teria que aceitar aquela proposta que a gente rejeitou na assembleia e ainda condenou a categoria... o discurso da patronal de que a greve gera prejuízo, que trabalhador que se organiza e entra em greve depois paga o preço etc. Esse foi um dos discursos que foi utilizado e ainda é, até hoje por aqueles que defendem que a greve foi um grande mal, mas não raro esses aí estão mancomunados com a patronal, eles tão lá com as direções do Sindicato, fazem parte do grupo que trai a classe trabalhadora.

Nota-se pelo relato de L3 que houve um uso contínuo da ameaça de descontos, pois dos quinze dias de greve, dois foram considerados legais e treze dias foram pagos pelo trabalhador. Os pagamentos foram determinados pela justiça, sendo seis dias em forma de compensação de horas e sete dias descontados um dia por mês.

Eu acho que a gente vacilou em não ter mantido a mobilização dos trabalhadores. Mas aí entra a participação do judiciário, no momento que o judiciário vai lá e diz: “olha, vocês vão ter que aceitar isso aqui e volte a trabalhar e vai pagar por dias de greve”, aquilo ali deu elementos pra patronal explorar do ponto de vista da propaganda antiorganização sindical, da propaganda antiluta, antigreve, antiparticipação política dos trabalhadores dentro da garagem. Aquilo ali serviu de instrumento pra empresa pacificar os trabalhadores, mas não pela paz de fato, mas pelo medo. Colocando na cabeça dos trabalhadores que a greve era um prejuízo. A forma como foi feito o desconto daqueles dias da greve, um dia por mês, deu elementos pra empresa, a cada mês, na hora do pagamento, do trabalhador olhar o contracheque e sentir falta no dia de trabalho, e voltar, retomar aquela discussão. Aquilo foi indo e voltando, indo e voltando. Todo mês o trabalhador levava um susto com aquele dia descontado no salário e aquilo girava de novo, alimentava aquele

²³ Explicação do autor.

debate, debate, debate. Isso foi fazendo com que os trabalhadores fossem se dispersando. (L3)

Portanto, é possível perceber que há na composição do interesse dos patrões, a narrativa do medo de descontos e se prolongue o quanto possível esse debate, mais como pressão psicológica do que fato. Embora ressaltada a importância do fator descontos, R1 concorda com L2, que resalta a importância do movimento e afirma que de qualquer maneira ele iria acontecer:

Sim, isso eu acho que tem um peso também, é óbvio, porque as pessoas dependem daquilo ali pra viver e mexer no bolso é algo bem pesado pro trabalhador, mas eu não acho que essa greve não teria acontecido, mesmo que os trabalhadores soubessem desde o primeiro dia que eles nunca iam receber os dias de greve. Eu acho que ela teria acontecido da mesma forma, porque, eu vou usar uma expressão aqui bem Marxista, que eu gosto bastante, que chama o Ódio de Classe, ele tava naquele ano o ódio de classe mais lindo que eu já vi na minha vida assim, sabe?! Ele tava lá em cima. Eu nunca mais vi aquilo se repetir. Então se antes os trabalhadores soubessem, eles iam igual. Mas sim, impactou, doeu no bolso das pessoas terem aqueles descontos todos.

R2 vai além e considera a importância de dar sua parcela pelo comprometimento coletivo ao exaltar sua participação:

[...] determinou como toda a justiça burguesa que a gente pagasse por esses dias. E alguns trabalhadores acharam isso, como se fosse alguma uma derrota, não e não, na minha visão não existe luta sem que tu tenha que perder alguma coisa ou acabar cedendo alguma coisa, nesse caso aí foi esses dias. Eu paguei com muito orgulho.

O orgulho mencionado por R2 difere da visão de R3 que diz: “[...]os descontos? Falaram que depois iam devolver e até hoje a gente tá esperando. É isso aí que desmotivou pras outras manifestações que teve ao longo dos anos”. E esse mesmo receio ressurge, segundo R2, na desmobilização na Carris contra a votação, na Câmara Municipal de Porto Alegre, do primeiro projeto de extinção da função de cobrador:

[...] aqui a nossa mobilização foi muito fraca. Mesmo ali, no dia que a gente foi na votação da Câmara lá, no primeiro projeto do Marchezan,

pra minha tristeza, aquela caminhada que a gente fez até a Câmara lá, na Carris até lá, meu, tinha mais colega motorista do que cobrador. Aí os caras correm sempre com aquele mesmo discurso do patrão: “Não, eu não vou. Vou perder um dia de trabalho, vou perder um ticket”, mas tu tá perdendo aí o teu posto de trabalho, né, cara, se não se mobilizar. Sempre com aquele mesmo discurso do patrão: “Não, eu não vou. Vou perder um dia de trabalho, vou perder um ticket”, mas tu tá perdendo aí o teu posto de trabalho, né, cara, se não se mobilizar.

Ou seja, não há consenso entre os entrevistados de que o desconto dos dias parados seja um dos principais fatores de desmobilização. Existem outros motivos que devem ser considerados.

Nos depoimentos surgem relatos das perseguições políticas e **demissões dos grevistas**, muitas por justa causa, após a greve de 2014. Como fica claro na lembrança de R2; “[...] uns até por justa causa, ali com demissões arrumadas. Mas não é, e foi bem brutal mesmo. Tipo, para os empresários dar uma resposta que, tipo, ó não, isso não pode mais se repetir.”. R3 compartilha esse registro. Essa postura patronal se encontra nos relatos de todos entrevistados, tenham ou não sofrido algum tipo de represália.

Por conta de que aí começaram as represálias. Depois da greve sempre acontece isso... Sempre, em linhas gerais, como se observa na história do sindicalismo, depois de uma grande greve geralmente vem a represália porque é pra não acontecer de novo aquilo. Patronal vem pra cima pra garantir que aquele movimento não aconteça outra vez. Foram 15 dias de ônibus parado. Pra eles aquilo ali foi uma perda absurda naquele ano, e óbvio que eles queriam garantir uma forma daquilo não acontecer. Então chegou lá pra... mais pras empresas lá da zona sul, teve um absurdo assim de demissões, de pessoas que eram lideranças das greves. Na Trevo e Tinga, que eram empresas de ônibus da época, hoje só tem a Trevo, a Tinga foi incorporada pela Trevo. Essas empresas, salvo engano, elas demitiram quase que a totalidade, quase a totalidade dos trabalhadores envolvidos na greve. E isso vai desmobilizando. As pessoas trabalham, elas dependem do salário pra viver, pra bancar a casa... e foi uma jogada que a patronal fez e dali pra frente não dá pra dizer que não funcionou. Funcionou, acredito que muito bem. E tem

outros elementos também que, por menores assim que vão levando, mas eu acredito que o principal foi isso. O principal foi a represália que teve depois, a quantidade de demissões que se teve, tem alguma coisa de discussão política... mas eu acho que o forte mesmo foi o medo de perder o emprego das pessoas. (L2)

R1 destaca as perseguições daquele que ele considerava uma grande liderança na Trevo, que foi L3, e comenta:

Mas logo de início acho que foi mais motivação política mesmo. Em caso especial cito a Trevo. A Trevo tinha uma liderança lá, chamada L3, ele não era do Sindicato, mas era uma... Ele era cipeiro na Trevo. Mas era uma tremenda liderança. E mobilizava bastante a Trevo. Não a totalidade, mas mobilizava bastante. E no pós-greve a direção da Trevo começou a demitir. Eu achei que eles fossem demitir o L3, mas não. Começaram a demitir os que estavam à volta dele. O trabalhador que não era cipeiro, que não era sindicalista, nada. Começaram a demitir esses. O que foi botando medo nos demais que estavam com ele. Essas demissões atingiram ele diretamente. E aí, ali a Trevo foi enfraquecendo pra caramba. Enfraquecendo demais. (R1)

A esse respeito, o próprio L3 (2022) enfatiza, que “as empresas começaram a demitir muita gente de fato, muita gente ligada à greve de fato, muita gente com pouca ligação com a greve de fato [...]” pois há motivos bem determinados:

Porque a empresa não vai te dizer, ó, tu tá indo embora por causa da greve. Ela alega qualquer justificativa. Inclusive, os que não tinham relação de fato com a greve, foram por qualquer outra razão que a empresa decidiu, todos eles entraram no pacote de “foram demitidos por conta da greve”. Isso tem um papel pedagógico pros outros trabalhadores. Que quem tá de fora olha e diz assim: “fulano foi por causa da greve, beltrano por causa da greve”. Eu tive que muitas vezes, às vezes até contrariado, eu dizia: “olha, o colega esse não participou da greve, cara. Ele está sendo demitido porque a empresa tem interesse em demiti-lo. E a empresa demitindo ele atende duas frentes: a vontade dela de se livrar desse trabalhador, seja pela razão que for, e a vontade de desmoralizar a nossa luta e colocar pânico entre os trabalhadores que

ainda tão remanescentes daquela época da greve, pra entender que qualquer coisa que se atreva, que se contraponha ao interesse daquela empresa, daquela direção da empresa, daquela direção do Sindicato vai ter o mesmo destino desse camarada que tá indo aí, ó”. Que não necessariamente teve participação na greve.

L3 tem uma visão bem ampla de todos os acontecimentos em torno da categoria dos rodoviários e se destaca em seu relato do desenvolvimento da luta, a coragem com que a encara. Nota-se a grande vontade de lutar e orgulho de sua trajetória quando fala de suas demissões por justa causa e demais perseguições:

No final das contas eu reverti. Tiveram que me pagar todos aqueles meses parado. Consegui reverter porque ficou meio que escancarado, né?! Ah, mas mesmo assim, ainda em 2015, essa mesma empresa que eu trabalhava, vendo que não conseguia mais me demitir por justa causa, de qualquer jeito, como tentou por 2 vezes, essa mesma empresa... Pessoas ligadas a... Uma dessas vezes que eu fui readmitido os trabalhadores organizaram foguetório nessa empresa. Fizeram uma comemoração no portão dessa empresa. O que que a empresa fez? 4 pessoas de dentro da empresa, entre elas o diretor de tráfego, eles pegaram e registraram queixa minha na delegacia de polícia e isso gerou um inquérito e esse inquérito virou uma denúncia no Ministério Público, o Ministério Público me denunciou, eu respondi processo por quase 7 anos, e só agora em março de 2022 que eu consegui provar minha inocência na justiça. Eu abri mão de... eu não quis fazer acordo com o MP, eu levei até o final esse processo porque era uma questão de honra pra mim, provar que eu não cometi nenhum ilícito dentro do local de trabalho. Mas só pra vocês terem uma ideia do tipo de situação que o trabalhador tem que passar dentro do local de trabalho. Não só a empresa tenta demitir o trabalhador por justa causa mais de 1, 2 vezes, como em última instância, pessoas de dentro da empresa, dentre elas a psicóloga da empresa na época, o chefe de tráfego, o chefe da manutenção entre outros lá, se prestaram a ir na delegacia, fizeram um boletim de ocorrência absurdo contra mim, me imputando coisas que eu não cometi. Entre elas que... (riso) mas enfim, deixa. Coisas

terríveis. E aí eu respondi processo criminal, cara. O processo criminal durou quase 7 anos. Não fiz acordo com o MP, então fui até o fim com esse processo e agora em março de 2022 eu provei minha inocência. E a vida que segue.

As memórias de L1 dão conta da facilidade encontrada pela patronal para demitir trabalhadores por justa causa e os deixar à própria sorte, causando ansiedade e desalento, enfraquecendo as mobilizações:

“Tiraram o cara. Eu sou o próximo, nem vou entrar”. Tô fazendo uma analogia aqui pra ti entender que esse é o mais danoso, é o cupim. O cupim da história. É o que o patrão faz. É a força que ele tem. E aí eu questiono muito a questão da... já na antiga CLT eu já era reticente porque é muito fácil o patrão dizer assim: “eu demito o cara por justa causa”, “ah, porque?” “Não sei, bota o motivo que tu quiser aí, eu quero que demita ele por justa causa”. E aí o trabalhador tem que fazer um esforço, ficar 3,4,5 anos sem receber um salário se for o caso, viver de bico pra cima e pra baixo pra provar... e ele tem que provar. Ó, veja bem, ele tem que provar que ele não fez. Não é o patrão provar que ele fez, é ele que tem que provar que ele não fez. Isso é um absurdo!

Percebe-se que essas práticas dos patrões têm continuidade após a greve de 2014. É o caso das paralisações na Carris em 2015, quando sete trabalhadores foram demitidos por justa causa por paralisarem a garagem reivindicando mais segurança. Entre eles L1, que reverteu a demissão. A esse respeito, em seu depoimento L2, que também foi demitido em 2015, concorda e reflete:

Um dos argumentos da Carris, na hora da minha demissão, é que o Sindicato não estava junto lá. E dependendo do juiz que pegar isso eu não duvido que passe essa argumentação. De que o Sindicato não tava então não tinha legitimidade. Pra nossa sorte não aconteceu. Nós chegamos lá e os juízes entenderam que nós tínhamos a legitimidade pra tocar aquela paralisação e por conta disso mandaram retornar nós. Quase todos nós. Uma colega nossa perdeu e optou em não recorrer. Mas os outros todos retornaram. E a Carris tentou usar aquilo como motivo.

Para R1, sua sindicância²⁴ ficou para trás devido a essas demissões por justa causa. Ele relembra com tristeza esses eventos e destaca o fim do “mito” de não demissão dos trabalhadores da Carris:

[...] Me fogue os demais nomes aí. Mas foi um fato um pouco maior que deixou nossa sindicância em décimo plano lá, esqueceram de nós e mandaram esses aí embora. E aí foi um cala a boca. Aí foi um cala boca na Carris. Ali, a partir dessas demissões, acabou aquela história que se dizia, que a Carris não demite ninguém. Era o que nos dava segurança. A gente parava sem Sindicato, sem nada porque éramos concursados. Celetistas, mas concursados. Isso nos dava segurança. Até que a gestão... que ano não foi isso? Aí vamos ter que pesquisar depois. Não me lembro exatamente o ano que o Afonso foi demitido, por exemplo. Que era delegado sindical, estabilidade. Ali foi uma água gelada pra caramba. Ali a Carris começou a entrar em derrocada. Especificamente.

Além desses eventos, R1 coloca a situação que acompanhou em outras garagens, como os fatos de perseguição política na Empresa Tinga em que, segundo ele, estava a resistência da Oposição Sindical dos rodoviários de Porto Alegre. Houve um revés pela compra da Tinga pela Trevo. Juntas na garagem da Trevo houve uma estratégia de sufocamento do movimento oposicionista.

E a Tinga a gente chamava... era a resistência. Era a única que quando parava, parava na totalidade. E o que a Trevo fez? Vendeu a garagem lá da Tinga, comprou a Tinga, e trouxe todos os ônibus pra dentro da garagem da Trevo. A partir dali enfraqueceu por demais o movimento do pessoal. Quando eles paravam até, e tentaram parar, ficava irrisório aquele movimento. A imprensa até ia, mas ficava irrisória. Um dia eu tava lá, eu me lembro que o Digão e o Barreto ligaram pra imprensa, “Não, porque a Tinga parou”, eles foram lá, quantidade de ônibus saindo, os ônibus da Trevo, eles nem noticiaram. Isso enfraqueceu mais ainda, e mais ainda, e mais ainda. (R1)

²⁴Sindicância Administrativa é o meio de apuração de irregularidades cometidas no âmbito da Administração Pública, a fim de elucidar os fatos e indicar sua autoria, podendo resultar na proposta de aplicação das penalidades de advertência, repreensão e suspensão de até 30 (trinta) dias, sendo garantidos, nesses casos, a produção de provas e a ampla defesa. No caso da Carris, inclusive demissão por justa causa, pois os contratos são CLT. Fonte: https://www.dgrh.unicamp.br/documentos/manuais/man_pg_sindicancia_adm.pdf.

É justamente sobre esse desdobramento que L1 relembra a situação de Digão, que era delegado da Tinga e foi demitido por justa causa, refletindo sobre a situação de quem luta pela melhoria das condições de trabalho de uma categoria:

Eu tenho impressão, às vezes, que eles pegaram as fotinhos e penduraram e “aqui ó, aqui é o próximo”, entendeu? Tanto que agora o Digão foi o último até agora. Naquela listagem que faltava, foi o Digão. Entende? Então, o que eu quero dizer pra ti é o seguinte, cara: lutar assim é complicado.

Os entrevistados destacaram as represálias e perseguições políticas. Com descontos de salários tanto na greve quanto em paralisações, e as demissões ocorridas ao longo do período após a greve de 2014 por justa causa ou não. Relatos ricos em detalhes cheios de impressões carregadas de ressentimentos, causados pela **inoperância do Sindicato**, a quem cabe o papel legal e fundamental da representatividade dos trabalhadores. Esses relatos mostram a falta de ação do Sindicato nas demissões, no movimento de extinção da função de cobrador, no projeto privatização da Carris e na política de assistencialismo. Essa política é adotada como modelo de gestão há muito tempo, mas se intensifica nos últimos desde 2014, quando a Oposição perdeu as eleições ao Sindicato para o grupo que está até hoje.

L1 destaca o ordenamento jurídico da unicidade²⁵ que estabelece limites para a formação de sindicatos, para destacar o processo de cooptação dos sindicatos que, no passado, foi pelo Estado e hoje é pelo mercado:

[...] fevereiro também de 2014, entrou em fevereiro adentro. O que aconteceu: logo em seguida no mesmo ano saiu a liminar para nova eleição porque a categoria, na avaliação do TRT, por falta de liderança é que aconteceu a greve. Eles tinham uma certa razão. Foi mais ou menos isso também. Não foi só isso, mas foi também. E a institucionalização, esse processo que o Noedi apostou na institucionalização pra ter o controle. Porquê? Porque na avaliação

²⁵A lei poderá limitar a criação de Sindicatos, em uma determinada base territorial, a apenas um ente sindical representativo de determinada categoria profissional ou de certa atividade econômica. É a chamada unicidade ou monismo sindical. Em outras palavras: “é a proibição, por lei, da existência de mais de um Sindicato na mesma base de atuação” (NASCIMENTO, 2000, p. 1234). em 19 de março de 1931, tinha sido editado, também por Vargas, o Decreto n.º 19.770, que previa, em seu art. 9º, a adoção expressa da unicidade sindical, apesar de não vir com uma redação tão direta quanto o Decreto-lei n.º 1.402. O Brasil instituiu a unicidade sindical desde as suas mais remotas legislações, mantendo-a mesmo depois da promulgação da atual Constituição Federal. Esse “amparo” constitucional vem expresso no art. 8º, inciso II, da Carta Magna.

deles é o seguinte : se e quem vencer... por exemplo, vamos imaginar que a turma do L1 vença. Bom, eles vão ter um CNPJ agora. Bom, entendeu? Isso na verdade está muito ligado com o sindicalismo moderno, que é o sindicalismo Getúlio Vargas. Varguiano. E foi Getúlio Vargas, na época lá, no primeiro mandato dele, quando ele foi Presidente, em 1934, ele trouxe o Sindicato. Percebe que o Sindicato na época era uma força que mobilizava a massa? Então ele sabia que se você não tivesse o controle do sindicalismo ele estaria fadado a não conseguir dar o golpe que ele deu, entendeu? Ele deu um golpe na verdade, então esse processo está muito ligado com essa visão desse sindicalismo de controle, que foram substituídas algumas questões.

Para além desse registro histórico de um modelo de sindicato considerado não combativo, os relatos dos demais entrevistados trazem visões a respeito da condução do Sindicato dos Rodoviários de Porto Alegre. Assim, L2 destaca a falta de atuação desse Sindicato quando das represálias impostas pelas Empresas de ônibus:

A falta de atuação deles, quando se começou a ter essas represálias aí, foi algo que auxiliou a desmobilização. Porque eles não fizeram nada contra aquelas demissões. Porque invés deles enxergarem aquelas pessoas como trabalhadores da categoria e que eram pessoas pelas quais eles tinham que tá tocando a pauta, eles tinham a legitimidade de tocar a luta em nome daquelas pessoas, parar uma garagem pra garantir o retorno daquelas pessoas, eles não fizeram nada disso porque invés de enxergarem esses caras como trabalhadores eles enxergavam como concorrentes. Então o Sindicato da categoria, ao invés de defender a categoria, enxergava a categoria como alguém inimigo que disputava com eles. E aí se aliava a patronal pra ir contra o peão. Eu nunca tinha visto isso na minha vida. Eu tive que vir aqui pra... A minha mãe era rodoviária desde 92 já, eu era criança e eu escutava as coisas em casa e agora eu tive que ir trabalhar pra ver isso acontecer. Porque tu não acredita quando tu escuta que o Sindicato se juntou com a patronal pra ferrar o peão. Não tem como. É insano tu pensar esse tipo de coisa.

R1 concorda que a atuação fraca ou quase inexistente para reverter demissões:

Não atuava mesmo. De direita. Sempre foi um Sindicato de direita, mas não de fato. E eu creio que muita gente ali não tinha, até pelo fato de ser quem era presidente dali, Abade, Bala. Acho que ninguém confiava também que uma paralisação do Sindicato, gerido por aqueles, daria uma segurança jurídica, de tu participar de uma greve de uma coisa sem ser demitido. O Sindicato não fazia muita força depois pra reverter uma demissão. Então tinha muita gente também que já não ia por causa disso.

Há um aprofundamento da análise no que se refere ao aumento do controle e repressão das lutas e movimentos reivindicatórios dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre. L3 faz essa análise e comenta:

Quando a gente perdeu a eleição pro Adair e pro Abade, o Adair ainda tentou levar um tempo aquele perfil de Sindicato que se enfrentava com a patronal, embora a gente soubesse... Eu sabia, a categoria uma boa parte sabia que era mais uma retórica do que um enfrentamento de fato... quando a Adair se afasta, por problema de saúde, não me lembro, que ficou apenas com o Abade, o Sindicato, pra mim, virou uma extensão... Mecanismo de controle, de contenção da luta dos trabalhadores, um mecanismo até mesmo de algum ponto de repressão da luta dos rodoviários. Virou um instrumento da patronal pra controle das massas, controle da categoria e pra validar a vontade da patronal.

Face à inoperância na defesa da categoria, a manutenção da instituição e do status da sua diretoria se faz por meio do assistencialismo. Para R1, “é assistencialismo puro desde que eu entrei”. Segundo L2 estas práticas que valorizam as individualidades, demonstram toda a falta de humanidade do sindicato e patronal, destacando que:

Isso fica muito claro pra quem tá dentro da categoria. Porque se tu olhar assim... Ai se tu tiver qualquer probleminha de linha particular, do tipo “ai, eu não consigo a consulta com o médico tal, vão cortar minha luz, eu preciso de uma cadeira de rodas”, bate lá e tu vai sair com isso. Eles vão dar um jeito, eles vão se bater, eles vão fazer o que eles tiver que fazer, eles vão arrumar isso pra ti. Mas aí tu pega numa garagem lá que cortaram o uniforme, que o cara não tem um banheiro pra ir no final da linha, ele chega e ele trabalha o dia inteiro sem ter um banheiro pra ir,

eles não fazem nada a respeito. Esse tipo de coisa é uma pauta ampla... Não é nada de mais tu solicitar pra uma empresa colocar um banheiro num terminal, mas tem terminal em Porto Alegre até hoje que as pessoas não têm onde ir. Que tem que ficar batendo na casa de vizinho, tem que ir num bar perto do terminal porque a empresa simplesmente não põe um banheiro lá pro trabalhador usar. E o Sindicato não faz nada a respeito. Então eu concordo completamente com isso: eles têm uma linha muito mais assistencial do que de luta.

L1 vai além das críticas e contribui exaltando exemplos positivos de ações de Sindicatos e trabalhadores, nos avanços das conquistas, e ressaltando a falta de convencimento e informação da base sobre seus direitos e possibilidades reivindicatórias:

Porque tu acaba colocando como moeda de troca. O sindicalismo vai muito além disso. Ele vai ampliar conquistas, vai, por exemplo, eu vou dar um exemplo bem enxuto, mas para a gente entender: existe 13º porque existe o sindicalismo. Olha, 13º é uma coisa muito importante na vida do trabalhador, tá entendendo? Existe férias de 30 dias porque existe o sindicalismo. Lá nos anos 10, 15, entendeu? Então falta ao trabalhador saber daonde que veio, não achar que ele merece tudo do patrão. Muitos trabalhadores, se tu perguntar hoje, assim, com a boca pequena e como quem não quer nada fazer uma pesquisa no campo, ele vai dizer “Ah, porque o patrão achou que eu tinha que descansar tantos dias”.

Em linhas gerais, segundo os relatos, o assistencialismo do Sindicato, como forma de manutenção do poder, é bem antigo. Corrói as relações entre esses e os trabalhadores que querem mudanças estruturais no embate com a patronal. como destaca R2:

Acredito sim que o Sindicato virou... Essas direções aí até hoje do Sindicato se transformaram em assistencialismo. Uma troca de favores. Hoje até fica menos claro, mas hoje se tu precisar de um exame lá, alguma coisa, eles vão lá, te ajudam. E na época do Acosta ali, a gente sabe de vários relatos que até com dinheiro ele dava pra algum trabalhador que precisasse assim e aí o pessoal acabava vendo e achava que Sindicato era isso. Que Sindicato serve pra me ajudar lá individualmente quando eu precisar. Na verdade, eu acredito que o

Sindicato... Eu acredito que ele não é o principal na luta dos trabalhadores, mas ele é um suporte nessa situação legal, fundamental. Pra que ele possa... Ele permite que o trabalhador possa se organizar sem ser... sem sofrer represália, sem ser atacado. E a coisa que o nosso Sindicato nunca fez.

Embora o relato inicie com uma negativa, L3 concorda com o caráter assistencialista do Sindicato, talvez pelo fato de não fazer mais parte da categoria desde 2018 e não perceber a manutenção do sistema. Quando perguntado sobre o assistencialismo, responde:

Eu discordo disso porque o Sindicato talvez tenha sido, em direções passadas, ele tenha tido esse viés assistencialista. A gente tem relatos de que o antigo diretor, o Itibiriba Acosta, que ele tinha esse perfil mais de ser padrinho. Do cara chegar lá precisando de um botijão de gás ele apoiava, essa coisa toda. Coloca o Sindicato mais nesse sentido, assim, de assistencialismo mesmo. Embora ainda tenha um recurso desse tipo dentro do Sindicato, até pouco tempo tinha, que era a remoção. O Sindicato buscava o familiar do aposentado ou do rodoviário ativo, sei lá. Mas... Removia e levava pro médico, essa coisa toda, fazia exame. Eu não sei se ainda tem isso aí lá, que era um tipo de assistencialismo. Mas de modo geral, o Sindicato, nem isso tem conseguido fazer de fato, ou de um todo.

Ao evidenciar o perfil assistencialista do Sindicato dos Rodoviários de Porto Alegre, os relatos confirmam a atuação pífia do Sindicato em movimentos importantes como a mobilização contra a privatização da Carris e contra a extinção dos cobradores.

A gente sabe de várias coisas que ficam meio claras pra gente, assim, qual é a vantagem que tu tem em não fazer nada que é o teu trampo, sabe?! Que é o teu trabalho. Tu representar uma categoria, tu lutar pelo direito, pelo trabalho daquelas pessoas. Depois que eles tão votando, depois que tá tudo pronto tu vai lá querer reverter? Não vai reverter. Passou pela Câmara... É muito difícil mudar uma decisão depois que ela passou pela câmara de vereadores. A gente sabe isso... (L2)

Há indignação nas palavras de R2: “Não, isso aqui não passa, mas na prática não apoiou em nenhum momento a greve. Fez muito do discurso, muito bonito, mas na hora eles já tava tudo acordado. Não houve nenhuma resistência.”. Esse sentimento é compartilhado por R3:

Tanto que culminou nisso aí que a gente viu agora, com a extinção dos cobradores. Todo mundo falou “quase 4 mil pais de família desempregados, não sei o que”, ninguém deu bola. Um Sindicato que era pra amparar nós, o Sindicato ia lá, fazia uma operaçãozinha presença lá, com uma fotinho pra postar em rede social e nós aí na mão. Ficando a ver navios, como tamo hoje aí. Uns desempregados, muito colega que eu já fiquei sabendo aí, tão trabalhando em coisa de reciclagem. Catando latinha na rua. Tem um exemplo lá perto da garagem disso aí.

O resultado da falta de mobilizações, para L3, foi o desmonte da categoria, com a extinção da função dos cobradores e a aprovação venda da Carris, em seu relato reflete sobre estes desdobramentos:

Deixaram escapar de que lado estavam e por casualidade, em nenhum momento, parecia ser o lado dos trabalhadores. Porque uma categoria com um Sindicato forte ou com um Sindicato que se diga forte, não pode tá na situação em que a categoria dos rodoviários se encontra hoje que é em frangalhos aí que a gente sabe que é isso que tá acontecendo, inclusive com agora com o desmantelamento da Carris, que é talvez o último obstáculo que a patronal tinha pra colocar os seus tentáculos por cima de todo o transporte de Porto Alegre de uma vez por todas sem ter o papel que a Carris desempenhou ao longo de décadas, séculos, né, porque é uma... Tem mais de 140 anos. De ser um balizador do sistema de Porto Alegre. Esse balizador do sistema que a Carris sempre foi tá a ponto de ser extinto e a gente vai ficar apenas com as mãos da patronal, essa mesma patronal que massacrou a categoria, a mesma patronal que colocou o Sindicato debaixo do braço, vai ser a que vai controlar todo o sistema de transporte de em breve pra frente.

R2 completa:

E ali na Carris mesmo, hoje o Sindicato tem, na Carris tem panfletinho do Sindicato vendendo planinho de saúde pra rodoviário que aderiu ao plano da Carris de demissão voluntária, do MDB, do Melo. Então quer dizer, esse não é um papel do Sindicato. Tu olha um comunicado ou uma publicação do Sindicato no Face, nos canais oficiais deles, a impressão que dá é que é um texto de um Sindicato patronal. Tu vê uma entrevista hoje do Abade, o Sandro Abade aí que é o atual presidente em exercício, parece que ele tá ... que é um porta voz do governo, um porta voz dos patrões e a gente, o trabalhador, não se vê representado ali naquele Sindicato. Por isso que muitos trabalhadores, claro, eu entendo, fica com medo de entrar numa luta assim, que tu sabe que tu vai ter que lutar sozinho. Que aí tu vai contra o patrão, contra teu próprio Sindicato também, fica muito complicado da pessoa... De criar qualquer mínima organização numa garagem. “Não, não vou participar porque o Sindicato não vai fazer parte e vai ser o primeiro a cair na ilegalidade, né, cara!”. E o máximo que eles fazem, o Sindicato é sempre quando diz que vai fazer alguma paralisação e a gente percebe muito que a... Tá sempre em concordância quando tem a necessidade dos empresários forçar um aumento da tarifa, eles vão e param garagens pontuais, aquelas que não vão criar problema.

Segundo L3, a desmobilização passa por vários processos, já discutidos e colocados aqui, mas ele ressalta o alinhamento do Sindicato com os empresários do transporte público de Porto Alegre, com o absurdo feito durante a pandemia, e conclui:

Mas pra mim o ponto alto, que mostra o quão o Sindicato está alinhado com a patronal, a direção do Sindicato hoje pra mim é totalmente patronal. O Sindicato se prestou a colocar durante a pandemia, urnas dentro da garagem para os trabalhadores votarem a própria redução de salário em 25%. Olha o nível de absurdo. O Sindicato que tem o dever de defender a categoria, levou urnas pra dentro das garagens pros trabalhadores votarem num plebiscito em que supostamente os trabalhadores teriam que concordar em reduzir o salário em 25%.

A pandemia atacou os trabalhadores e suas famílias de forma brutal, desde 2020, com o fechamento de milhares de postos de trabalho em todo país. Além do desemprego, os

trabalhadores enfrentam uma **conjuntura socioeconômica** desfavorável, devido à política econômica imposta pelo Governo Federal, às reformas trabalhistas e da previdência, trazendo instabilidade e dúvidas. Este conjunto de eventos está presente nas narrativas dos entrevistados, cuja análise soma-se aos demais elementos que listam as dificuldades dos trabalhadores em manter as mobilizações. Um ponto importante é destacado por R2:

Vamos pegar nessa perspectiva do trabalho que desde 2014. Mas se existia uma conjuntura diferente, chegou a ter a uma expectativa que o capital chama de pleno emprego, então existia mais oferta de trabalho e isso foi diminuindo e o desemprego foi aumentando, como esse pico hoje de 12 ou 14 milhões de desempregados, e isso tudo pro trabalhador pensar duas vezes mais em poder ou não parar...

L1 destaca a reforma trabalhista e comenta que “nesse meio trabalhista, especialmente depois de 2017 com essa reforma aí, ficou mais difícil ainda porque já não era fácil”. Os ataques aos direitos dos trabalhadores também são destaque no relato de L2:

Então tu alia a falta de segurança dos trabalhadores em tocar a pauta, com a quantidade de ataques que eles tem, com o desemprego lá em cima do jeito que tá agora, isso tudo auxilia pra luta se dissolver, sabe?! O cara tá com... Ele enxerga ali que ele já perdeu um monte de coisa, que se ele resolver tocar uma luta ele pode tomar uma justa causa e que talvez ninguém vai lutar por ele pra reverter aquela justa causa e aí ele vai pro mercado de trabalho buscar emprego num dos períodos em que o país está com a maior taxa de desemprego da história. Um dos períodos mais altos de taxa de desemprego da história. Junta tudo isso... É triste, mas é bem fácil de compreender por que o trabalhador não tá fazendo uma greve, porque ele não está tocando a pauta. Ele não tem segurança nenhuma pra fazer isso. Ele não tem segurança nenhuma. Eu acho que é isso que... Essa falta de segurança, essa inoperância do Sindicato e a quantidade de ataques que ele vem sofrendo faz com que a luta esteja do jeito que tá agora. Praticamente estática, parada. Eu acho que esse ano... eu acredito, inclusive, que esse ano tinha chance de ter uma greve se não tivesse tido esse reajuste. Tanto que eles colocaram pra nós. Esse ano eles garantiram a inflação sem problema nenhum. De cara eles já deram a inflação.

Vários relatos até aqui evidenciaram, na visão dos trabalhadores rodoviários, vários motivos que levaram a desmobilização da categoria. Um último e não menos importante foi relatado por L3 ao colocar com objetividade o problema da **divisão da oposição rodoviária** que culmina com a perda das eleições em 2014 e desencadeia uma série de consequências negativas, pois a categoria depositava expectativas na Oposição para a retomada da luta por pautas estruturais.

Eu acho que aquela eleição também, assim como as pedradas lá de 2012, pode-se dizer que foi um divisor de água na categoria rumo à greve histórica de 2014. Eu acho que a derrota na eleição de 2014 meio que foi um divisor de águas entre o ponto alto da categoria que foi a greve de 2014 e a derrocada, do ponto de vista da moralização dos trabalhadores pra luta. Talvez tenha sido a derrota na eleição pro Sindicato em 2014. Porque uma boa parte da categoria que teve firme na luta em 2014 apostava muito naquela... Não só naquela chapa, teve outra chapa da oposição se eu não me engano, com o Afonso e tal. Mas assim, todo mundo que fazia oposição ao Sindicato em algum momento estava na expectativa de tirar aquela pessoal de lá e não o que aconteceu. A gente foi derrotado. Isso contribuiu certamente para a desmobilização dos trabalhadores na organização sindical.

As lembranças dos trabalhadores entrevistados oferecem argumentos e detalhes sobre os acontecimentos importantes que contam a história da Oposição e da luta da categoria dos rodoviários. Esse registro deixa clara as imensas dificuldades dos trabalhadores em manter as mobilizações.

5.2 A PARTICIPAÇÃO DOS TRABALHADORES ENTREVISTADOS NAS MOBILIZAÇÕES

Nos relatos a seguir se percebe a dualidade de sentimentos que afloram das lembranças dos entrevistados. Essa dualidade se refere à satisfação com o engajamento e participação em mobilizações, tanto da greve quanto de outros movimentos, e a frustração com movimentos que não se mantiveram ou cujo resultado não foi o esperado. Para que fique claro ao que os

entrevistados se referem, os fatos em questão estão destacados em negrito e o texto organizado por esses fatos.

O primeiro registro se faz com as memórias de L2 (2022) sobre a **maior mobilização, que foi a greve de 2014**.

L2 (2022) salienta o processo e a situação inicial da greve e se refere à eleição da Comissão, que tomou do Sindicato a liderança do movimento de greve, e seu desenrolar, além de suas ações de apoio em outras garagens.

Poucos dias depois, não me recordo mais quantos dias, pouquíssimos dias depois de começar, sei lá, eu acredito uns dois dias, mas foi bem pouco mesmo, eles já estavam pautando o fim da greve. E aí nós atropelamos eles, tomamos a greve deles e levamos até onde a gente achou que tinha que tocar. Montamos essa comissão, ela foi eleita, eu não fazia parte da comissão, eu fiquei lá na Carris... Mas forte lá na Carris [...] E aí a gente conseguiu fazer isso aí, tomar deles e eles nunca mais tiveram domínio da greve até o momento em que ela acabou. A gente tomou o domínio deles até o fim.

É possível notar que o relato da ação é carregado de satisfação:

Eu acho que assim, a grande vitória dos trabalhadores daquele ano foi o fato de que nós mostramos que a gente tinha força. Força pra caramba. Porque não tinha o advento de aplicativo de transporte... Não tinha lotação em quantidade suficiente pra carregar os passageiros que o ônibus carregava. E assim sendo, os trabalhadores foram capazes de parar a cidade de fato, como fizeram por 15 dias e não tiveram o que fazer. Não teve multa, não teve nada que fizesse os trabalhadores voltar a trabalhar e se curvar a trabalhar naquelas condições que nós estávamos trabalhando até então. Então a gente manteve essa luta até o final independente de qualquer outra determinação.

R1 destaca suas ações na greve de 2014, relatando seu engajamento na tentativa de criar um fundo de greve:

Mas eu me lembro que chegou a se cogitar um fundo de greve, que as centrais apoiariam, com alimentação e coisa. Eu falava com um, com outro, tinha que falar inclusive com familiares, as coisas mais básicas e

imediatas pra ter o apoio. Mas não tivemos ajuda assim... nenhuma. De centrais, de partidos. Tirando a cedência de um espaço pra fazer uma assembleia ou de um carro pra ti ir de um piquete pro outro. Um fundo de greve não.

Sentimentos opostos confundem-se na fala de R1, satisfação e insatisfação andam lado a lado, quando analisa a greve. Com entusiasmo coloca a união e a confiança na Comissão de Negociação, e aborrecimento com o contexto da paralisação e aqueles que não queriam a greve:

A comissão de negociação tomou a frente, na época o então presidente do Sindicato, o Bala... tipo assim, deixou, né?! Deixou tomar conta. Ele não se opôs a nada. E a comissão tinha grande... Me foge a palavra... Mas a categoria confiava na comissão. Ela não confiava no Sindicato, mas na comissão ela confiava [...] foi que por um período ali se mostrou que quando a gente quer a gente consegue. Enquanto categoria. Ai já me vem o pós-greve agora de imediato. Eu tenho a consciência também de que essa greve a gente enalteceu que foram 15 dias, foi algo histórico, mas eu tenho uma divergência com outros que participaram de que “ah, nós paramos as garagens”, não! Não é que nós paramos. Tinha muitos colegas prostrados dentro das garagens querendo trabalhar. Seja por medo de perder o emprego, enfim. Cada um sabe onde aperta o seu. E eu tenho também a consciência que nós só não fomos retirados da frente das garagens pela Brigada Militar porque o governo da época era comandado pelo PT e a prefeitura pelo PDT. Caso fosse o mesmo partido eu tenho certeza que essa greve não duraria 2, 3 dias com 100% parado.

No depoimento de L1 ele fala da frustração de não conseguir mantê-la na legalidade. L1 se coloca dessa forma porque era presidente da Comissão de Negociação e foi eleito pelos trabalhadores da Carris. Essa Comissão tinha representantes por consórcios de Empresas e da Carris para acompanhar as negociações junto com o Sindicato no que se refere à convenção coletiva. Ele relata que em determinada reunião de conciliação foi definido um percentual de ônibus em funcionamento na cidade. Porém, como era de praxe todos os resultados eram colocados em votação para que aprovação pela categoria. Naquele dia específico, tanto Afonso Martins quanto Júlio (Bala), fizeram uma assembleia em frente ao TRT, pois havia um número

significativo de trabalhadores rodoviários e no impulso chamaram a votação. Foi aclamada paralisação total.

A gente tava marcando uma coisa que não era legal, que era a questão dos descontos, que é uma das formas que eles tiveram de nos frear e nos colocar contra. A gente militou o tempo todo contra aquilo ali. O Afonso sabia disso. O Afonso perdeu a linha do negócio, sabe quando? Quando um dia, acho até que tu vai lembrar disso, foi quando ele votou na ilegalidade na greve. Tu lembra disso? Não sei se tu lembra disso, porque... A gente já tava até então uns 3 dias dentro da legalidade, e aí, lá em cima no tribunal o Afonso fez uma coisa, ele desceu e fez exatamente o contrário. Chamou todo mundo e disse “agora é greve da história, ba ba ba”. E aí, chamou a categoria pra parar total. Lembra disso?... A gente tava parado. Ou seja, nós tinha um grupo trabalhando e o resto tudo parado. Tipo, mais da metade tava ali. Então tinha uma galera ali. E o que que ele fez? Ele chamou todo mundo pra paralisar total. Ele, L2... Me dou bem com os dois, gosto dos dois, mas os dois chamaram greve total na responsabilidade de quem? Nossa. A comissão que tava ali votada era nós. (L1)

E seguiram-se os relatos de insatisfação:

Na paralisação, depois de paralisar total a gente estava tentando reconstruir, porque aí eu tive que tapar os buracos. E quem criou o buraco foi o Julio Bala com o Afonso. O Júlio saiu dali aquele dia se “dizendo Sindicato” e mandando todo mundo recolher. Ele foi ali no fim da linha do T2 e mandou recolher vários carros ali. E no dia seguinte já desestruturou tudo. Desestruturou tudo. Não conseguiu fazer a saída dos carros e aí entramos na ilegalidade da greve [...] a gente ficou assim: “bah, que f**s, cara. Olha o que esses caras fizeram!”. Desculpa, tu tá gravando, mas foi isso que aconteceu (risos). E olha aí, chamaram na ilegalidade. A gente não sabia exatamente a dimensão do que poderia ser, mas a gente sabia que não ia dar coisa boa. A gente já tinha indicação jurídica pra isso, já tinha uma certa orientação jurídica pra isso. Foi bom. Foi um aprendizado? Foi, mas eu não faria isso. (L1)

R2 concorda com alguns depoimentos anteriores, além de recordar assuntos como o não uso da polícia para retirada dos piquetes durante a greve:

Na época, sem partidarismo, sem nada, mas na época o governo do estado era o Tarso Genro e foi perguntado pra ele porque que a polícia não ia lá e desocupava-se... De garagem, né?! Com a força, como eles sempre fazem pra reprimir trabalhador. E a resposta do Tarso, na época, foi que não era uma situação de polícia, por isso que ele não via motivo pra que a polícia fosse usada pra tirar trabalhador da frente de garagem, porque ele via que era uma questão trabalhista. Claro que ali havia um conflito de interesses de governo, de partidos diferentes, então isso tudo também contribuiu pra que a greve se estendesse pra um tempo mais longo também.

Recorda com entusiasmo, e concorda com L1 quando fala sobre e como foram os movimentos que levaram à paralisação total, mas ao contrário de L1 isso lhe trouxe satisfação:

Na minha visão é que essa greve sim, os trabalhadores tomaram o controle dela. E aí depois desses dias já não teve mais escala de greve e escala de trabalho da empresa, até chegar o dia em que os trabalhadores decidiram. Eu me lembro. Acho que já no terceiro dia, depois das negociações na frente da porta do Ministério Trabalho (TRT) lá, e de uma daquelas audiência de conciliação aí que a Juíza determinou que nós tínhamos que rodar com um percentual de carros no horário de pico. (inaudível) a rodar mais nenhum ônibus. Aí eu lembro que eu estava lá na Antônio de Carvalho, lá ainda estava fazendo essa escala da empresa, escala reduzida e a determinação era de recolher todos os carros. Nós recolhemos e aí ficamos nessa greve. É que depois dali, deu dois dias, deu mais, aí deu maior do que três e se eu não me engano, deu mais 13 dias de paralisação total mesmo (R2).

Ele exalta a coragem e o empenho das lideranças oposicionistas e acredita que a grande vitória se deu no campo moral, pois impôs punição à patronal com tantos dias parados. Ele comemora:

E os empresários se sentiram bastante acuados porque aquilo ali foi uma demonstração contrária para todos, é de que o pessoal pensa assim,

“Ah! O patrão me dá um emprego e eu tenho que agradecer”. E ali foi demonstrado na prática o que move o sistema capitalista e as fontes de trabalho, é a força do trabalhador nisso, e o patrão não pode ter. A máquina pode ter no caso, no nosso caso, pode ter o ônibus, mas se o trabalhador não tiver e não for trabalhar, não for vender lá sua força de trabalho, o sistema não anda. E então ali eu acho que foi uma lição até bastante didática assim, para a cidade. Eu me lembro, quando retornei a gente... Eu disse assim “bah, os passageiros, vão estar indignados, porque...” Olha, foram várias pessoas passando, assim, ali na roleta ali e elogiando, “Bah. meus parabéns. Estão de parabéns de demonstrar força”. Uma coisa que eu também acho importante dizer, que também não é tão barbada assim fazer greve sem apoio de Sindicato. Houve uma organização ali de algumas lideranças da garagem, se criou uma comissão que também foi aceita pra negociar na greve, de representantes dos trabalhadores ali das garagens (R2).

R3, por sua vez, destaca que pensava: “bah, isso aí não vai sair. Não vai dar em nada”. Mas foi bem ao contrário. “A união do pessoal de todas as empresas aquela vez foi... foi formidável, assim, a união deles, e realmente, ‘vamos parar’ e conseguiram parar Porto Alegre”. Salientando os aspectos positivos da união e cumplicidade dos trabalhadores rodoviários durante a greve de 2014:

Olha, a expectativa era assim, uma coisa assim, que eu, bah... tirou totalmente aquela ideia que eu tinha no início, que não ia dar certo. Que não ia dar certo a greve e enfim começou naqueles, nos primeiros dias, e começou aquela união, aquela união de todo o pessoal. Todas as garagens, independentes, era a Carris como pública e as demais como privada. A gente tava na mesma bandeira. Não como funcionário de uma empresa ou de outra, mas como rodoviários. Eu achei muito, bah, ficou, foi muito bonito mesmo ver a união que teve, né. Eu achei que aquilo, aquela união que teve ia somar e ia dar frutos pra nós.

Nesse contexto de empolgação inicial, se contrapõe ao desfecho da greve, em uma análise de quem olha para trás e faz uma avaliação desfavorável, que difere dos demais entrevistados. R3 explica o motivo de seu desalento:

[...] é, um típico desfecho. Naquela assembleia que a gente teve lá no Tesourinha, que naquela tarde que juntou blocos de lutas, estudantes e outras organizações sindicais. Aquele dia foi decepcionante. Aí eu comecei a ver a disputa de egos. Que aí eram várias lideranças... Invés de tá no prol de um só objetivo, não, já começaram a focar a presidência, chapas... A presidência... Focar o Sindicato. A cadeira... Aquela cadeira que podia ficar vazia lá no futuro do Sindicato. Aí começou aquela disputa de egos. Gente que estava unida no início e no decorrer do período começaram a se distanciar, a brigarem... a nossa causa saiu daquela causa pra virar uma politicagem. Essa é minha opinião, que eu tive daquele momento... foi aquela coisa, aquela briga, aquela, como que eu posso te explicar... o pessoal se organizando pra um bem maior, mas as lideranças já pensando em outras coisas. As lideranças já pensando em... as lideranças tiraram completamente o foco do que que era o objetivo. Que nunca na história de Porto Alegre os rodoviários tiveram uma união tão grande como tiveram naquela vez.

A opinião de L3 se assemelha às visões de R2 e R3, passada a primeira impressão que a greve de 2014 era um *lockout*, ou seja, greve de patrão, ele menciona a satisfação com o desenrolar do movimento. Ele analisa e ressalta a construção e o fato da Oposição ter tomado a greve para si, com a formação da Comissão de Negociação. Ele Destacando a surpresa dos empresários:

Quando chegou 2014, toda essa energia que o Brasil tinha de revolta, de luta, refletiu de cara na greve de 2014. Eu não me lembro exatamente a gente anunciou greve, só sei que na primeira assembleia a gente já meio que decidiu... Já meio que definido lá pro Sindicato de não aceitar que o Sindicato controlasse a greve. De arrancada era isso que a gente tinha. E votou lá mesmo na assembleia dos rodoviários, no Sindicato, na sede, votou a criação de uma comissão de negociação [...] essa comissão, em algum momento quando a greve... Antes da greve acontecer, quando foi rejeitada a proposta e foi decretada a greve, se eu não me engano pelo presidente do Sindicato, essa comissão tomou um protagonismo que talvez ninguém esperava. Eu acho que eu não esperava também. A patronal não esperava, né?! Tanto que todo mundo

dizia: “Ah, isso é greve de patrão. Vai durar 1 dia, vai durar 2 dias, vai durar 3 dias”. E de fato, na garagem onde eu trabalhava, na Trevo, um dos donos, um dos proprietários, o patrão, ficava meio que achando graça disso. No primeiro dia, segundo dia, ele achou graça. E já no terceiro ou quarto dia quando a greve virou de fato algo do controle, do controle que eu digo do controle da patronal e do controle do Sindicato [...] se enfrentou com a patronal, se enfrentou, talvez, com a direção do Sindicato, que gostaria de ter o controle e não conseguiu controlar. Essa comissão dialogava diretamente com os trabalhadores da garagem, dentro das garagens tinha o que a gente veio depois a chamar de “comando de greve”, que eram os trabalhadores eleitos nos portões das garagens, na greve.

É possível notar no depoimento de L3 a concordância com os demais entrevistados quanto à satisfação de ver o efeito da greve no empresariado: “[...] esse mesmo empresariado que manda na cidade a tanto tempo, há mais de 6 décadas, teve que se ajoelhar pros trabalhadores rodoviários em 2014”.

Toda vez que o Estado se movimenta aliando a legislação com o discurso e as práticas empresariais, quase todas as vezes vai sobrar pros trabalhadores. Por exemplo, em 2020, com o início da pandemia, as empresas reduziram linhas, reduziram horários, e ganharam MPs do governo para afastar trabalhador [...]Ao mesmo tempo ganharam socorro da prefeitura, dividiram a folha de pagamento com o governo federal, que pagou uma parte com fundos lá, que se eu não me engano era do... Não sei se do FGTS ou do seguro desemprego. Isso é todo um refluxo, que ai que transcende a questão da greve e do pós greve dos rodoviários, é uma questão já ampla na sociedade, ampla... É um refluxo geral da classe trabalhadora brasileira no pós golpe de 2016 e nas pós reformas do Michel Temer, as reformas de previdência do Bolsonaro, essa fragilidade com que o trabalhador agora tá sendo submetido. O trabalhador, de modo geral, está vulnerável hoje em dia a qualquer tipo de situação. E as empresas de ônibus que nunca perderam a chance de maltratar o trabalhador e de demitir trabalhador, de aplicar justa causa, acharam um bom nicho ai [...] Então a gente vive numa

situação de refluxo, Jorge, que já transcende uma categoria, que ela já é algo que... Acho que é bom frisar que os rodoviários é uma das poucas categorias que no ponto alto da pandemia do Covid-19 tava ali, na linha de frente. Assim como médico, enfermeiro, ambulância. O rodoviário estava na linha de frente ali. Mas isso não é levado em conta na hora de demitir o trabalhador [...] Então, não dá pro trabalhador achar que vai convencer, do ponto de vista do sentimentalismo, ou achar que vai conseguir convencer tanto os vereadores quanto qualquer outro governante que... “Meu emprego é importante por isso, por isso, por isso”. O que está em jogo sempre, e o que tem maior ênfase nesse tipo de discussão é sempre o interesse da classe dominante, é sempre o interesse da patronal. Então toda vez que o interesse da patronal tá em jogo, não é na base do diálogo, do convencimento, do homem a homem, como se diz, ganhar cada um na conversa, que o trabalhador vai obter êxito. O caminho pro trabalhador conquistar o que é seu de fato, a categoria dos rodoviários já conhecia, que foi a greve. Conheceu, que foi a greve. Todos os outros movimentos que os rodoviários fizeram [...] Mas no fim, ao cabo, não é esse o tipo de movimento que vai emparedar vereadores, vai emparedar o chefe do executivo, vai emparedar a patronal, pra repensar a estratégia deles na hora de demitir trabalhador. Não é esse tipo de movimento.

L1 ainda ressalta seu perfil aguerrido e otimista, peculiar a uma liderança que acredita que a luta é possível, viável e necessária, mesmo sendo desproporcional e injusta. Assim ele reflete sobre a greve:

Se a gente pudesse sintetizar e dizer o seguinte: quando o trabalhador quer é possível. Tem adversidades, tem muitos perigos, eu mesmo passei por 3 atentados de vida durante essa época aí. Eu tive um acidente, até hoje, eu sei como é que foi que aconteceu. Eu tava com a minha esposa, numa a gente conseguiu escapar, eram duas motos, eram dois caras em cada moto, eram quatro caras, e... eu quero te dizer o seguinte: tem muito jogo sujo nessa história porque isso é dinheiro no fim dá... no fim... ao cabo isso é dinheiro entendeu? esses caras não

estão pra perder dinheiro. O capital não aceita perder dinheiro. (L1, 2022)

Com relação às **eleições para o Sindicato**, L1 relata sua vocação diplomática, trazendo lembranças de seus diálogos com Afonso Martins em relação à informação de que aquele ano haveria e que ele gostaria de contar com Afonso em uma chapa única da oposição, pois tinha convicção de que teriam um melhor desempenho unidos. Não conseguiu convencê-lo. A oposição dividida perdeu as eleições e a chapa de L1 amargou uma derrota por 30 votos.

Assim relata L1:

[...] eu disse “Afonso, vai ter eleição.” Ai ele “não...”, ele tava desacreditado na época. Por conta da justiça, aquela história toda. Trabalhador quando dá uma sorte tem um azar prevendo, então, ele já tava desgostoso [...] O Julio, né?! Então eu disse pra ele “cara, vai ter e nós vamos ter que fazer uma chapa pra vencer esses caras”, “Ah, claro. Sem problema, né?! Desde que eu seja o presidente pode...”. Bem assim com as palavras que eu tô te falando: “Desde que eu seja o presidente a gente pode se juntar a hora que tu quiser”. “Eu vou te fazer uma pergunta”, eu disse pra ele, “quantas vezes tu já concorreu pro Sindicato dos rodoviários de Porto Alegre?” ai ele: “ah, porque eu já tenho muita bagagem e bla bla bla...” e eu: “pois é. Tu quer concorrer mais uma vez ou tu quer vencer?” eu perguntei pra ele. “Eu posso ser até lavador de banheiro, posso servidor de café, não tem problema nenhum, agora, eu acho que a gente precisa ir pra vencer, tu não acha?”, “É. Tão tá. Tão tá bom”, e eu disse assim: “O Afonso, se nós dividirmos esses caras vão ganhar de nós”, eu falei pra ele. E aí ele: “Não vão não, não sei o que. Bla bla bla”. “Afonso, vamo fazer diferente. Eu já sei que eu vou ter que resolver então. Junta o teu grupo, que eu sei que tu já tem um grupo formado, o que é legal, e eu vou juntar o meu, final de semana que vem, sem ser esse, no outro, a gente se junta lá na CUT ou onde tu quiser e a gente vai montar uma chapa vencedora, tu topa?”, “É, pode ser. Poder ser”. Moral da história: a reunião aconteceu, só foi o Afonso, não levou ninguém mais, nem nome. Ai, eu disse: “bom, Afonso, assim...”. Imagina, eu tava com 30 e poucas pessoas ali. Aí eu expliquei tudo pro pessoal: “Olha, eu acredito que ele tenha os nomes. Ele tá aqui, mas ele

veio sozinho, enfim, a gente gostaria de fazer uma conjunção aqui e mostrar que a gente pode vencer esses caras”. E aí que aconteceu tudo que aconteceu, cara. O Afonso saiu de lá mordido. Não sei se os caras marcaram com ele e não foram... Até hoje eu não entendi o que aconteceu. Desde então ele ficou de cabeça virada, de um jeito que ninguém mais queria falar com o Afonso. Ele não falava com mais ninguém. Fechou a cara. Cara, o Afonso quando quer ser difícil ele é. A gente ficou sem falar por meses, por causa dessa porcaria dessa eleição aí. Mas eu sou um cara, cara, não tenho problema nenhum. Eu ia errar essa parte do processo, sabe, eu acho legal isso, mas o tempo todo a gente colocou peso de que assim... A gente fez a avaliação na base e tudo mais de... Como é que a categoria queria. E meu... Não era eu, entendeu? É que a conjuntura nos levou aquilo ali, a greve nos levou aquilo ali.

E esse motivo foi parte da derrota da oposição na eleição ao Sindicato de Porto Alegre. Outro motivo foi a possibilidade de ter ocorrido fraude no pleito. Segundo L1:

[...] nós perdemos essa eleição por 30 votos. Por 30 votos nós deixamos de conquistar o que esses caras utilizam de má forma, de má fé, eu diria. [...] Por existir um algo eleito, lembra que eu te falei da contestação da democracia. Nós optamos não contestar. A gente sabe que a gente foi roubado. A gente foi roubado em 56. A gente soube depois. [incompreensível] a gente levou 6 meses pra chegar na avaliação final, 6 meses. A gente virou madrugada. A gente virou madrugada naquela eleição. Batendo lista, pegando toda... De cabo a rabo. Vendo quem era quem não era. Duplicidade de voto, gente que não é da categoria, bah, olha... Se eu te disser assim... Foram umas 6 ou 7 modalidades de golpe diferentes que eles enxertaram. Que eles venderam 56 votos a mais. Na verdade, nós teríamos ganho por 26 e não perdido por 30. Seria apertado ainda.

A contrariedade é evidente quando o assunto é a divisão da oposição para as eleições. Todos os entrevistados expressam, de alguma forma, esse sentimento. R2 fala da expectativa criada na categoria com a possibilidade da oposição vencer as eleições, incentivando os

trabalhadores a agir não só no comprometimento de campanha, mas principalmente se habilitando a votar, tornando-se sócio do Sindicato:

[...] a gente acreditava que o próximo passo mesmo era a necessidade de ganhar ou ter uma chapa vitoriosa com essa oposição aí da greve. E aí nas figuras do L1, do L1, e do Afonso, Então a gente achava que era praticamente uma vitória certa e eu me lembro também que teve muita mobilização para os vários rodoviários, que já não acreditavam no Sindicato, de se filiar para poder votar e eu fui um deles [...] E depois do resultado da eleição, a gente viu que se a gente tivesse tido uma chapa única nessa oposição. Uma própria proposição não tem uma uniformidade, não tem como exigir e as pessoas têm diferenças de conceito, de formações, até de métodos. Mas naquela época ali a gente tinha e eu entendia que teria que ter tido uma unidade mesmo. Eu não sei se houve alguma divergência ali para discutir cabeça de chapa ou algum outro problema que aí acabou levando para eleição e aí depois discutindo, tu vê que se a gente tivesse sido unido, nós teríamos vencido a chapa que eu chamaria de situação, porque acabou ficando aqueles sindicalistas ali que já controlavam o Sindicato há muito tempo.

Quanto à **paralisação da Carris em 2015**, quando sete trabalhadores foram demitidos por justa causa por reivindicar segurança, L2 se reporta a esse desfecho negativo, mas o que lhe causou insatisfação no resultado foi a inoperância do Sindicato:

O Sindicato não fez nada pela minha readmissão. Nada. Absolutamente nada. Ele foi procurado e eles disseram que eles não iam fazer nada, não só pela minha, no caso todos os colegas que foram comigo, ali naquela oportunidade, eles disseram que não. Que não iam nos ajudar. Com essas palavras: “A gente não vai fazer nada porque a gente não quer esses caras de volta porque eles são uma pedra no nosso sapato”. São coisas nesse nível. Então tu junta... Que nem eu repito aqui, um lado as demissões acontecendo e outro lado quem tem que te defender, nesse momento se eximindo, o que o trabalhador do senso comum vai fazer na hora de tocar uma pauta?

No que se refere **movimento contra a extinção da função de cobrador em 2022 em relação com o mesmo movimento em 2019**, L2 destaca que o grande desafio era montar um

plano estratégico de luta, informação para a base e mobilização que aumentasse resistência, como foi feito em 2019:

O que... Eu não acho que a desmobilização foi a causa do fim da função. Mas eu acho que ela contribuiu bastante sim. Se a gente tivesse feito no período onde se deveria fazer, enfim, onde tava rolando as votações e tal, no período anterior, a devida luta, a devida paralisação, a devida movimentação, fosse o que a gente determinasse dentro de uma assembleia, dentro de uma coisa lá como pauta de tocar a luta pra evitar isso a gente teria evitado. Eu não tenho nenhuma dúvida. Eu não tenho nenhuma dúvida de que... Porque em 2019 a gente fez um movimento minimamente existente e aquela votação tava perdida pra nós. A gente ia... Os cobradores iam ser derrotados em 2019. A gente fez um trabalho do caramba aquele ano pra conseguir virar isso e a gente virou. Mas aí agora, no ano passado, a gente não conseguiu repetir no mesmo nível. Porque a Câmara tinha um ali... Tinha uma coisa que era um alinhamento com a Prefeitura nesse período recente que no período anterior não era tão forte esse alinhamento e pra nós foi favorável na hora de virar os votos que a gente precisou virar porque a votação estava 23 votos contra nós e não tinha o que fazer. A gente só precisava de 19 pra perder e a gente tinha 23 contra (riso). E a gente conseguiu. Virou, virou, virou, nós fizemos 23 votos. Isso em 2019. E ano passado a gente não virou 1 voto. 1 voto.

Quando se refere não reverter um voto, L2 não apenas mostra insatisfação com esse desfecho, mas também com a pífia mobilização do Sindicato:

Eu acho que o primeiro ano, na primeira oportunidade, porque a oposição foi pautada duas vezes, na primeira oportunidade eles fizeram a mobilização conosco, participaram de tudo, tiveram ativamente mesmo dentro daquele movimento, mas na segunda eles simplesmente escolhem não fazer nada, porque daí no dia que a votação tava rolando eles foram até a Câmara. Como é que eles não sabiam disso antes, entende? É óbvio que eles sabiam, eles só optaram em não fazer nada. Aquele assunto era eminente. Aquele assunto estava em voga, na real, naquele momento. A gente tava falando sobre aquilo porque a gente

sabia que a votação ia acontecer a qualquer momento. E eles não fizeram nada, eles não tocaram uma pauta, eles não tocaram uma luta. Quais foram os interesses, o que que levou a isso, infelizmente a gente não pode afirmar nada, tá ligado. Porque legalmente isso pode causar muito problema.

Para R1, a extinção da função de cobradores foi resultado da falta de diálogo da categoria, através do Sindicato, com a sociedade e suas instituições para desde cedo construir alianças. Esse era desafio um vencer:

[...] e mesmo lá, em 2017 talvez, ou antes até, em 2016, não me recordo o ano em que surgiu um boato pequenininho de que mais pra frente iam tirar os cobradores, ali já era pra começar um trabalho de mobilização. A entidade sindical junto aos trabalhadores. Junto a vereadores, junto a associação de moradores, costurar alianças... Nada foi feito.

Desafios esses, que não foram vencidos e ainda desencadearam resultados lamentáveis na visão de R1, que narra sua participação, como militante, na mobilização contra o projeto do Prefeito Marchezan, em 2019. E garante que o projeto não passou porque a base aliada na Câmara era menor que o necessário para aprovação no plenário, e relata:

Eu participei daquela... Eu já nem era mais rodoviário, mas eu vim. Eu trabalhava... Trabalhava não, trabalho em Eldorado do Sul. Prefeito Marchezan. Marchezan era o prefeito de Porto Alegre quando houve a primeira tentativa de se tirar os cobradores. E aquela sessão eu vim do serviço e participei. E naquela sessão, que na época o Marchezan era o prefeito, eu devo ter visto lá uma meia dúzia de representantes do Sindicato, somente. Demais trabalhadores. E trabalhadores que não eram filiados. E naquela ocasião, naquela sessão, que o prefeito ainda era o Marchezan, eu tenho essa convicção aqui pra mim, que não foram aqueles 100 ou 200 trabalhadores que estavam lá nas galerias, que derrotaram aquele projeto. Quem derrotou aquele projeto foi o próprio Marchezan que não tinha uma boa relação com a própria base de vereadores. Isso é nítido. E naquele dia eu fiquei muito triste quando eu vi boa parte da categoria enaltecendo o nome da Mônica Leal²⁶.

²⁶ Vereadora pelo Partido Progressista, na época era Presidenta da Câmara de Vereadores.

R2 concorda com R1 quando o assunto é o projeto de extinção dos cobradores de Porto Alegre. Em sua entrevista deixa claro sua posição sobre a inabilidade de Nelson Marchezan negociar com a Câmara Municipal. E dá ênfase ao erro de julgamento de parte da categoria, que exalta nomes de partidos conservadores como aliados, quando na verdade votaram em 2019 contra o projeto por desafeto ao Prefeito, e complementa:

Então, quando tu tá dividido é muito mais fácil tu ser derrotado ou demonstrar alguma força. Então todas as vezes que teve algumas paralisações, aquela primeira votação lá, na época do Marchezan que ele acabou sendo derrotado, mas não por força da nossa mobilização, mas por força da... Como resultado da própria inabilidade dele em ser político, um cara que conseguiu brigar com o próprio vice prefeito dele. E aquilo ali criou muita ilusão, em muitos trabalhadores, que nós tínhamos uma câmara de vereadores do nosso lado. Teve rodoviário que elegeu Mônica Leal como musa dos rodoviários. Eu disse “oh, eu acho que vocês tão fazendo uma análise errada da situação. O voto dela não tem nada a ver conosco. Tem a ver que ela perdeu mais de 200 cargos em comissão da prefeitura e ela votou no ódio ali. Qualquer medida que o Marchezan levasse pra câmara eles não estariam com ele”. Tanto é que veio a votação já com Sebastião Melo, conseguiu organizar toda sua base no seu governo e passou com certa facilidade a extinção do cargo de cobrador e alguns dias depois, uma semana, passou o projeto de privatização da Carris. Então eu acho que esse é o nosso erro, de não ter lutado junto, se não ter tido a... se organizar com lideranças das garagens. Como nós demonstramos em 2014. (R2, 2022)

A insatisfação de R1 se faz sentir novamente, quando confirma que tinha razão, pois trocou o Prefeito e a situação mudou. Sebastião Melo, bem articulado, obteve maioria na Câmara e seu projeto de extinção dos cobradores foi aprovado: R1 se ressentiu:

Enaltecendo o nome de Nádia²⁷ porque votou contra o projeto. Aí bastou trocar o prefeito, um prefeito bem articulado com a sua base, aí todos aqueles que estavam lá ao lado dos trabalhadores, que na verdade estava contra o então prefeito Marchezan, atropelaram a categoria e

²⁷ Vereadora pelo Partido Progressista, Tenente-Coronel da Brigada Militar.

acabaram com a função. [...] E tu sabe que eu acho que o estrago foi tão grande, cara, tão grande, tão grande, que eu não sei, eu não vejo perspectiva. Eu não vejo. Eu achava assim, eu digo: “bah, vai ter motorista agora que vai se negar a sair sem cobrador”. Não. Vai se negar a sair não por causa do cobrador, vai se negar de sair porque não teve nem um aumentinho de salário pra exercer dupla função, mas não. O que fizerem agora tenho a impressão que a categoria aceita.

É possível perceber que R1 e L2 discordam dos motivos pelos quais o projeto de Marchezan não passou em 2019. É verdadeira que a base de Marchezan na Câmara, em 2019 não lhe era favorável, e é verdade também que Oposição e Sindicato conseguiram mobilizar um contingente expressivo da categoria para pressionar a Câmara. Essa mobilização não aconteceu em 2022 quando passou o projeto de extinção dos cobradores de ônibus de Porto Alegre.

Perguntado sobre os **aportes financeiros com recursos públicos no período da pandemia aos empresários** do transporte coletivo de Porto Alegre e à extinção da função de cobradores, R2 se manifesta criticamente:

Porque em primeiro lugar houve essa medida provisória com a situação da pandemia, mas o que é a minha maior crítica é que os... No nosso caso aqui, os empresários de ônibus já recebem... Já tinham isenção já antes da pandemia de tributos municipais, ISSQN e desde aquela crise do transporte lá, acho que 2013, aí eles já tinham essa isenção aí e a minha crítica é que eles recebem todo suporte, no caso de governo, de dinheiro público, no caso da medida provisória protegendo deles de deixar trabalhador em casa sem salário, sem ticket numa época que mais precisou, e os caras presos a um contrato ali e em casa sem garantia, nem nada. Tinha uma contrapartida do governo, mas nem chegava perto do dinheiro, do salário do trabalhador de quando estava trabalhando. Então, nesse momento, essa medida provisória só pensou no empresário. Só o empresário que tinha problema pra passar pela pandemia. O trabalhador mais uma vez massacrado. E eles ganham esses aportes... depois vem esses aportes da prefeitura, que estão sendo pagos até hoje, agora em... há 1 mês atrás aí o Sebastião Melo disse que ainda vai em 2022, só pra iniciativa privada, uns 60... Mais de 60

milhões e mais... 60 não, acho que... Agora eu não lembro o número. Mas vai continuar dando aporte pras empresas privadas e mais a parte da Carris, então quer dizer, num momento eles fazem um discurso de que não tem dinheiro pra manter, no caso, lá nós, a empresa pública, que eles não podem usar um dinheiro público pra manter um sistema de transporte, mas contraditoriamente eles continuam bancando, injetando dinheiro pra... no sistema do ônibus, pra manter o, na verdade é pra manter o lucro dos empresários. E aí quem acaba pagando a conta são os trabalhadores. [...] quando começou esse repasse de... da contrapartida do município aí pra ... diz que era pra equiparar o valor ideal da tarifa, pra mim foi muito claro que aquele aporte ali foi usado pra eles começarem a demitir. Porque ali já começava a preparação deles pro pós período de pandemia, que era aprovar a extinção do cargo de cobrador e mais brutal ainda, que não é só ataque pro trabalhador rodoviário, mas ataque pro trabalhador que usa e que depende do ônibus, foi quando começou com a extinção de linhas, a confusão de linhas e tudo isso desemboca um desemprego, redução de posto de trabalho.

5.3 A PERCEPÇÃO DOS ENTREVISTADOS SOBRE SUA PARTICIPAÇÃO NAS MOBILIZAÇÕES

Se constata, pelos relatos, que os entrevistados têm orgulho de suas participações. Ainda que alguns se ressentem de não terem tido uma participação ainda maior nos eventos de mobilização. O momento de maior reflexão é justamente sobre a greve de 2014. Eles buscam em suas memórias o passado, com os olhos do presente, refletindo a todo instante as contribuições para o movimento paralista e demais mobilizações.

L2 destaca sua participação no Comando de Greve: “eu estive por várias garagens na cidade, inclusive na Presidente Vargas durante a greve e tive também em algumas outras, mas eu me concentrei mesmo foi na Carris que era a garagem que eu trabalhava”.

Perguntado se faltou experiência na condução do movimento, L2 responde analisando os grupos políticos envolvidos e sua inserção em um desses grupos:

Bah, que pergunta. Nunca parei pra pensar. Eu acho que não... eu acho que todos os grupos, ou pelos menos a maior parte deles, em número suficiente pra tomar as decisões... Pra fazer aquilo virar uma decisão, eles estavam ligados a alguma organização política. Então talvez, algumas organizações tivessem intenções diferentes das dos trabalhadores. Não necessariamente horríveis, não necessariamente ruins, mas eles fazendo uma visão macro do negócio, porque eles não podiam tá ali só pensando nos trabalhadores rodoviários, eles tinham que olhar pra tudo que era lado enquanto organização política, então talvez esses aí tenham nos atrapalhado um pouco. Algumas organizações políticas. Mas eu não acho que os trabalhadores por si só, a falta de experiência deles, tenha sido responsável, porque eles estavam sendo dirigidos, entende? Por alguém. E essas pessoas aí que... Tinham muita experiência e muito conhecimento. Então não acho que faltou experiência. A maioria dos trabalhadores que estavam liderando a greve eram ligados a alguma organização política. Eu por exemplo era também.

Em 2015, L2 participou de uma paralisação da Carris, por mais segurança. Esse evento ocorreu no dia em que a Brigada Militar faria um protesto e não sairiam dos quartéis. Vários setores da sociedade receberam autorização para não funcionar, inclusive bancos que têm sistema próprio de segurança. Os rodoviários da Carris fizeram uma assembleia em frente à garagem e decidiram parar. A pauta mínima era da redução da frota, pois o risco de assaltos era grande devido à falta de policiamento. Ele recorda com detalhes e faz questão de dizer que foi um dos líderes do movimento, o que lhe custou a demissão por justa causa, juntamente com mais seis lideranças:

Então os trabalhadores solicitaram, naquela época eu já era representante eleito já, e aí fizemos a paralisação. Fizemos a assembleia de manhã, fizemos tudo no rito legal. O Sindicato não esteve lá nos apoiando, como sempre viraram as costas, mas a gente com a nossa representatividade, legal mesmo, porque nós éramos eleitos e tal, tanto eu quanto a maioria dos outros que foram demitidos juntos, e a gente

foi e tocou essa paralisação e depois eles nos demitiram por justa causa, 3 dias depois da paralisação. [...] Eu liderei. É muito importante deixar registrado isso. Eu liderei junto com mais 5 colegas. Porque essa paralisação foi votada em assembleia, por solicitação dos demais colegas. Tinham mais de 200 trabalhadores, inclusive nas fotos que a Carris levou pra comprovar... Que o argumento da empresa que eu trabalhava, que era a Carris, pra minha demissão, é de que só nós tínhamos feito a paralisação. Só essas pessoas. Essas 6 pessoas demitidas tinham trancado o portão. Talvez eu esteja errando o número. Não tenho certeza se são 6 ou 7, mas é isso aí. O argumento da Carris era que só essas pessoas trancavam. Mas as fotos que eles mandaram pra lá mostravam todos os trabalhadores na frente do portão, (riso) votando, com o braço levantado, em assembleia. Mais de 200 trabalhadores na frente do portão principal com o braço levantado, votando numa assembleia. Então tipo, eles demitiram nós 6 argumentando que só nós, mas é porque nós éramos as lideranças. O trabalhador chegava “a gente quer parar a Carris” a gente parava. Porque teve ano aí que a gente parou a Carris mais de 10 vezes num ano só. Então nós éramos uma pedra no sapato pra eles.

R1 relata que sua contribuição, em 2014, foi a de convencimento e informação através das mídias sociais e sua participação efetiva no piquete da Auto Viação Presidente Vargas:

Eu tinha um trabalho muito de divulgação, de formação de opinião em rede social. Particularmente no Facebook. Eu tinha muita participação em redes sociais e tinha participação efetiva em frente às garagens. E quando do início da greve, se optou que... deixou livre, “ah, não precisa ficar acampado em piquete na frente da tua garagem, até porque não ia ter ônibus, estávamos parados. Então, se for conveniente, fique na garagem próximo a sua casa. E aí eu me desloquei pra garagem da Presidente Vargas, onde eu fiquei durante todo período da greve.

L1 menciona a sua trajetória na construção de um grupo de lideranças em todas as garagens, salientando o aspecto de formação. Além disso, ele detalha as longas jornadas no turno inverso ao do trabalho, para militar nessas garagens.

Então a gente conseguiu via Ministério Público entrar pra dentro do Tribunal. Como quente, como “não, essa comissão a gente reconhece porque os caras estão realmente focados nisso aqui, tem uma série de denúncias aqui coisa e tal”. E aí que despontou na história da greve, cara. A greve foi construída assim. Ela foi construída com muita coerência, com muito ouvir, com muita empatia e muita caminhada. A gente se desdobrava. A gente trabalhava e a gente saía para fazer política sindical no turno inverso, era isso. Isso quando não tinha mobilização que a gente virava a madrugada. Quando tu via, tinha eleição na garagem tal e a gente estava de madrugada na garagem. Eu não sei daonde a gente tirou... Cara, eu acho que foi aí que eu envelheci muito. Hoje essas rugas aí ó, é graças a madrugada toda. A gente passou bons anos madrugando. Bons anos.

L1 segue seu relato contando que teve que ser representante da Carris na Comissão de Negociação, pois Afonso Martins rejeitara tal indicação. Situação similar ocorreu também em 2012 e quando foi eleito em 2013. Ele destaca o aprendizado e que se sentia, então, mais preparado para estar à frente da Comissão:

[...] eu nunca almejei ser dirigente sindical da categoria. Parece que meio que foi imposto pra mim. Por que nunca? Porque eu nunca me prestei a esse jogo político mais miúdo. Eu nunca gostei disso. Eu acho o seguinte: eu sou um cara muito mais... tipo assim, eu prefiro ser teu amigo do que teu adversário. A vida toda. Por quê? Porque eu acho que o poder ele é desgraçado. Então nessa seara de... Nessa sanha de poder, esses caras... eles jogam o tempo todo. [...] Então os caras jogaram o jogo, assim... o jogo rasteiro, o jogo sujo, mas eles jogaram o jogo, entendeu?! Jogaram o jogo. Jogaram pesado. E aí por isso que eles conseguiram lograr.

Para R3, sua participação foi de grande importância, pois também ficou no piquete na Presidente Vargas e sua principal tarefa foi cuidar da logística, da alimentação e da água, quando se nota a empatia e a valorização da coletividade:

Eu trabalho na Nortran e moro na Zona Sul, era distante e inviável pra mim tá todo dia na... na empresa lá. Em questão de logística, deslocamento. Dependendo de ônibus também, né. [riso] Aí ficou mais

fácil... descer aqui pra Oscar Pereira na garagem da Presidente Vargas, na frente da igreja da Glória. E lá eu peguei também a... a um posto. Não o posto de líder, mas de um que era bem participativo na greve lá. Que organizava, por exemplo, ... as refeições também, né. Quando tinha... organizava. Eu que organizava. Eu não ficava tanto em evidência, que eu sabia que tinha... tinha muito... como que a gente vai dizer? Como diz no meio da malandragem? Muito xis 9, né. E eu como sendo de outra empresa, numa empresa que ninguém me conhece, era mais fácil de se infiltrar.

L3 destaca sua participação, relatando que desde muito cedo procurou e pesquisou uma maneira de participar e estar nos movimentos reivindicatórios. Ele fala da efetividade de suas ações na greve de 2014, quando foi eleito para o Comando de Greve, participando diretamente das decisões e repassando aos companheiros de empresa:

Eu e mais 2 colegas fomos eleitos para o comando de greve e a gente tinha o contato direto com a comissão. A comissão meio que fazia reunião conosco e a gente ia pra garagem meio que colocar o que tinha sido decidido nas reuniões com a comissão. A comissão ia lá, dialogava quando tinha o Sindicato, quando tinha que dialogar com o Ministério do Trabalho, Ministério Público etc. e tal. Todas as reuniões que iam surgindo no decorrer dos 15 dias de greve a comissão participava, eventualmente a gente ia, às vezes não entrava, ficava do lado de fora, mas a gente tava sempre em contato permanente com a comissão e no mesmo dia ou no dia seguinte, obviamente que era no mesmo dia que a gente fez 15 dias de greve praticamente sem dormir, dormia dentro dos carros, dormia nos cantos lá porque a gente deixou piquetes permanentes no portão das garagens e a gente todo dia levava essas informações pro portão da garagem e uma das tarefas que a gente tinha era manter os trabalhadores mobilizados pra que a greve durasse tanto tempo quanto fosse necessário.

R2 se ressentia de não ter tido uma participação mais ativa no movimento paralista de 2014 e conta que se limitou a acompanhar o desenrolar da greve indo nas assembleias no Ginásio Tesourinha.

E aí a minha experiência... e como depois... eu dependia muito em ônibus. A minha experiência foi de conseguir nas assembleias. Pelo que lembro, foram todas ali no Ginásio Tesourinha, e aí eu consegui, consegui participar e acompanhando pelo rádio a uma, acho que umas duas vezes eu consegui na garagem e aí depois se estabeleceu muito uma pressão dos empresários é no sentido de que a gente retornar ao trabalho.[...]. E eu tenho muito orgulho desse período, porque é, e gostaria de ter tido até mais envolvimento na época. Assim, de ter sido mais ativo, e porque foi uma demonstração, assim, da força dos trabalhadores, que era o único caminho.

R2 Conta também que participou dos movimentos contra o projeto de venda da Carris e de extinção da função de cobrador, e ressalta que foram movimentos com mobilizações fracas:

Depois de passar fazendo uma autocrítica, eu acho que a mobilização foi muito pequena, já também fruto da... do desdobramento das repressões que se sucederam depois de 2014. Foi uma decrescente mesmo de mobilização e tudo. Isso também contribuiu. Mas também eu acredito que o que mais... o nosso erro, assim, como trabalhadores, organização, foi nós nos vermos diferentes. Tipo, trabalhadores da Carris e trabalhadores privados. Como se nós fossemos categorias diferentes. E nós não ter dado, desde o começo, como fez em 2014, uma luta de unidade, uma luta junto.

Nos depoimentos ficou clara a motivação e empenho dos entrevistados nos processos mobilização com uma contribuição solidária e coletiva, que levou a categoria a sua maior façanha, uma greve de quinze dias na busca de salários dignos e melhoria nas condições de trabalho. Uma incessante luta do trabalhador pelo trabalhador nos diversos eventos que marcam o período considerado.

5.4 CONTRIBUIÇÕES PARA A ORGANIZAÇÃO DOS TRABALHADORES RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE

Para além do registro do processo de mobilização e posterior desmobilização realizado através dos relatos de trabalhadores envolvidos diretamente na construção desta história, é importante trazer as reflexões e aportes para a luta e a agenda dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre.

R1 considera que a categoria dos rodoviários deveria ter um programa de formação política de modo a que todos tivessem acesso ao conhecimento sobre seus direitos e deveres para, conseqüentemente, discutir plataformas, reivindicações, e também políticas de governo. Esses conhecimentos, para ele, são importantes para que o trabalhador se sinta participante e com capacidade de decisão:

E numa determinada assembleia em que o... Não me lembro se era o Abade o presidente da associação na época, eu acho que era. Resolvemos, fui eu o Luis Felipe, que também não é mais rodoviário, Vandinho, que também não é mais rodoviário, tá na Trensurb... Fomos lá, dar opiniões e... Dobal estava junto. E solicitamos que a Associação²⁸, já que o Sindicato não faria, que a Associação instituisse lá, um dia um programa de formação política para os trabalhadores da empresa. Fomos derrotados. A gente não queria doutrinar ninguém pra ir pra direita ou pra esquerda, a formação seria de passar pros trabalhadores seus direitos. Como ir atrás de seus direitos, através de que caminhos. [...] A necessidade de costurar alianças permanentes, não só em época de crise.

L1 pensa na urgência de obter resultados no médio prazo, na possibilidade de que cada indivíduo combativo na empresa em que trabalha convença o trabalhador, a trabalhadora, a assinar uma ficha de filiação e apresentá-lo ao Ministério Público quando tiver um número expressivo de filiados, ao ponto de destituir a atual direção sindical, para construir uma oposição combativa. Ele dá os detalhes:

Tem 10% da categoria sócia do Sindicato. 10%. 10% da categoria ativa. [...] Esse é um problema muito sério. E é por aí que se resolvem as coisas. Se tu parar pra pensar assim... Se tu não mudar a consciência do teu colega tá fadado a viver nessa...[...] Mas tu tem que despertar isso

²⁸ União Social dos Empregados da Cia Carris, está fechada atualmente e com processos no TJRS. <https://usecarris.no.comunidades.net>

na categoria. Dizer: “não, o cara, tu quer realmente resolver isso? Eu tenho o jeito, tu quer? Pega essa ficha, preenche e me entrega. Não entrega pra ninguém. Entrega pra mim e fica quietinho que tu preencheu isso aqui, eu não vou apresentar isso agora. Que é uma ficha de filiação”. No momento certo nós vamos chegar no Ministério Público aqui e dizer “Ó, esses caras aqui, todos querem votar”. Pah. 1500 novos sócios querendo votar, e aí? Vai fazer o que? Tem solução. Só que tu tem que ter o pacto. Tem que ter a pessoa certa pra fazer na tua garagem, tem que ter tudo isso aí. E tem que se fazer embaixo da... Na moita. É um campo minado tu fazer isso. Mas é o único jeito pra ti chegar lá numa eleição agora... Já te falei, dei a data. Março do ano que vem... É março do ano que vem. Março do ano que vem tem audiência. Se nessa audiência chegarem e dizer “Ó, eu tenho 1500 sócios novos que querem entrar, nós só tamo com 575, sendo desse aí, 350 são da categoria, são da categoria hoje. Mas tem 1500 que querem votar”. Ô meu, acabou. Acabou pra eles. Eles saem no dia seguinte. Faz uma eleição, chama uma eleição nova bota esses caras todos... homologa como votantes efetivos, acabou a história. Eu já digo o seguinte, eu sou pior que isso. Se eu sou o tribunal, eu revejo o estatuto e ó “toda categoria tem direito a voto”. É mais justo pra todo mundo entendeu?

L1 enfatiza que trabalhadores são agentes de suas histórias e assim devem se unir e celebrar a coletividade:

A vida ela é muito dinâmica. Todas as aventuras e desventuras, tudo que pode acontecer no futuro. E que nos sirva de lição, a gente tem que tirar e extrair o máximo das coisas. O trabalhador não pode deixar nunca, mas nunca mesmo, de perceber que ele é o agente. Ele não é um mero coadjuvante. Ele não é nada disso. Ele é um agente. Ele não tem que esperar alguém fazer. Ele tem que fazer. E se for pra fazer, que faça em conjunto. Que faça sempre de maneira “concatenada” como diz o Dobal. Concatenada e organizada pra que tenha o impacto mais forte possível. É possível subtrair desse aprendizado todo... isso é um aprendizado que a gente tá tratando aqui. Um aspecto positivo. De que, primeiro: muitas vezes tem que confiar em pessoas que jamais tu

confiaria; e vai ter que desconfiar de pessoas que tu nunca desconfiaria. Mas todas tem que ser avaliadas. E fazer isso da maneira mais abrangente possível. Então o trabalhador ele... eu costumo dizer que o trabalhador tem posicionamento, mas ele não tem a dedicação, o tempo, porque, cara, o trabalho suga, e tu sabe disso. Com que vontade tu chega em casa de fazer política sindical? Nenhuma. Final de semana tu tem um dia pra descansar. E os caras que tão atrás da mesa lá, eles sabem disso. Por isso que eles fazem de tudo, pra que cada vez mais a pessoa fique ali ó, sendo “fazedor” de transportar passageiro e trazer dinheiro pra eles. Porque quanto mais ocupado tu vai tá com isso, menos ocupado tu vai tá dizendo o que eu tô te dizendo. É possível. Mas que a gente precisa ponto a ponto e maturando. E enxergando e aparando as arestas. Onde é que tá o problema, quais são a possível solução, qual é a causa disso. Nunca esquecer da história. Que é a história que vai nos ensinar a trilhar caminhos mais seguros no futuro.

L3 destaca que o enfrentamento ao capital se faz pela via da mobilização, concordando com R1 que deve ser pelo conhecimento em uma construção que produza envolvimento e politização da categoria, já que não existem heróis, existe união e comprometimento na defesa de seus interesses. Em seu depoimento afirma que espera que a verdade da greve de 2014 seja informada e que se apague a ideia de que a categoria foi derrotada. E também a administração do Sindicato seja tomada por uma gestão combativa:

O movimento que coloca o trabalhador em pé de igualdade pra discutir qualquer coisa que seja relativa aos seus próprios interesses é a mobilização própria desses trabalhadores, assim como fizeram na greve de 2014. Que é uma greve que se não fosse tão maltratada pela história contada pelos canalhas, por aqueles que fazem questão de desmoralizar a categoria. Se essa história fosse contada como ela foi de verdade, hoje talvez a categoria tivesse uma moral mais elevada a ponto de se organizar na cidade inteira pra resistir a essa derrota que foi a passagem desse projeto que permite a demissão dos cobradores. [...] O Sindicato é um instrumento de luta dos trabalhadores. O que estraga o Sindicato não é o fato de existir Sindicato e sim de ter na sua direção burocratas comprometidos com seus próprios interesses financeiros, e de status na

sociedade e de localização social, de tá próximo da elite, tá próximo da patronal. O que estraga o Sindicato são os burocratas e esses caras aí o trabalhador tem que se organizar pra tirar eles de lá. Pela via estatutária, pelo voto, pela mobilização etc. Porque uma outra coisa que muito trabalhador embarcou foi nessa ideia de todo Sindicato é mau, nenhum Sindicato presta, é tudo vendido, é tudo corrupto. Bateram pauta pra aquela retirada do imposto sindical que vinha descontado no mês de abril. Foi uma das coisas que entrou na reforma trabalhista. E tudo isso hoje tá refletindo no sucateamento do Sindicato, cada vez mais o Sindicato dependendo da benevolência da patronal e patronal é que nem diabo, como se diz, que dá com uma mão e tira com as duas. E é isso que vem acontecendo em todas as categorias, não só nos rodoviários, mas nos rodoviários foi algo que foi assim, meio que brutal pra gente, porque a gente que tá próximo da categoria dos rodoviários tá vendo como foi, como era a categoria e como foi o auge que teve em 2014 e em tão pouco tempo isso foi desmoronando. Muito por conta de uma direção sindical burocratizada, fraca, entregue aos interesses da patronal de Porto Alegre. Que a gente saiba que só a luta do trabalhador é capaz de frear esse tipo de ataque e de dar uma reviravolta em tudo isso daí. Eu acho que a eleição tá chegando, pode ser que a gente mude aí o presidente, e tomara que mude e pode ser que os trabalhadores também mudem um pouco a sua estratégia na organização e na luta pra que a gente comece a recompor os direitos que a gente foi perdendo ao longo dos anos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente trabalho teve como principal objetivo geral conhecer, através das declarações, registradas de modo oral, de lideranças da oposição sindical e trabalhadores de base, sua visão sobre o processo de mobilização e desmobilização dos trabalhadores rodoviários relacionado à greve de 2014 até o momento da extinção do cobrador que ocorreu em 2022. Com base na fundamentação teórico-metodológica da História Oral Temática (HO), foi adotada uma estratégia qualitativa e foram realizadas entrevistas semi-dirigidas que possibilitaram registrar um diálogo com a memória de trabalhadores que participaram intensamente do processo considerado.

As memórias são ricas em detalhes e intermedeiam registros de fatos e situações com análises informadas pelo tempo que transcorreu e pelo presente. As dificuldades em enfrentar a desigual correlação de forças com os instrumentos usados pelos empresários e as dificuldades dos trabalhadores em manter as mobilizações após a greve de 2014, incluem os **descontos de dias parados**, que são inquietantes para o trabalhador decidir-se por parar ou não, pois compromete sua subsistência, sendo vital não deixar o movimento paralista ser considerado ilegal, o que acabou acontecendo. Nos depoimentos surgem relatos das perseguições políticas e **demissões dos grevistas**, muitas por justa causa, após a greve de 2014. São relatos ricos em detalhes cheios de impressões carregadas de ressentimentos, causados pela **inoperância do Sindicato**, a quem cabe o papel legal e fundamental da representatividade dos trabalhadores. Nestes relatos também surge uma reflexão sobre o ordenamento jurídico da *unicidade* que estabelece limites para a formação de sindicatos, para destacar o processo de cooptação dos sindicatos que, no passado, foi pelo Estado e hoje é pelo mercado. Destaca-se ainda a falta de atuação deste Sindicato quando das *represálias* impostas pelas Empresas de ônibus.

Em linhas gerais, segundo os relatos, o *assistencialismo* do Sindicato, como forma de manutenção do poder, é bem antigo. Corrói as relações entre esses e os trabalhadores que querem mudanças estruturais no embate com a patronal.

Ao evidenciar o perfil assistencialista do Sindicato dos Rodoviários de Porto Alegre, os relatos confirmam a atuação pífia do Sindicato em movimentos importantes como a mobilização contra a *privatização da Carris* e contra a *extinção dos cobradores*. A desmobilização passa por vários processos, já discutidos e colocados aqui, mas ele ressalta o alinhamento do Sindicato com os empresários do transporte público de Porto Alegre, com o

absurdo feito durante a *pandemia* soma-se a isso a **conjuntura socioeconômica** desfavorável, devido à política econômica imposta pelo Governo Federal, às reformas trabalhistas e da previdência, trazendo instabilidade e dúvidas. Este conjunto de eventos está presente nas narrativas dos entrevistados, cuja análise soma-se aos demais elementos que listam as dificuldades dos trabalhadores em manter as mobilizações. O último e não menos importante foi a **divisão da oposição rodoviária** que culmina com a perda das eleições em 2014 e desencadeia uma série de consequências negativas, pois a categoria depositava expectativas na Oposição para a retomada da luta por pautas estruturais. Claro, os entrevistados faziam parte da Oposição Sindical, mas os relatos que fazem são respaldados por fatos e evidenciam o significado adverso do sindicalismo cooptado pelo mercado e refém do assistencialismo para o confronto com os empresários.

Importante destacar que os relatos trazem uma suposição, ressaltada pelos entrevistados, de que todos os grandes movimentos teriam desfechos diferentes se o Sindicato se empenhasse na luta. Em muitos casos os trabalhadores ficaram à própria sorte, como nas demissões por justa causa ou durante a pandemia da Covid, na privatização da Cia Carris ou na extinção da função de cobrador. A grande maioria das mobilizações no período foram pautadas pela Oposição Sindical que, por não ter representatividade legal, não conseguiu reverter o imenso retrocesso da categoria. Prevaleceu o poder econômico beneficiando empresários e seus aliados instalados na Prefeitura Municipal. Perdeu a população com a autorização de venda do balizador de mercado e patrimônio público que é a Cia Carris, perdeu a população com a redução na qualidade no atendimento e perdeu a categoria com a supressão de 3.500 postos de trabalho. O trabalhador deu sua “contribuição” durante a pandemia, com a redução da jornada e do salário para manutenção do emprego e da renda, e quando veio aporte financeiro da Prefeitura, ele foi para apoiar as empresas com fundos para cobrir a demissão de centenas de trabalhadores no ano de 2021.

Com relação às ações, desafios, satisfações e insatisfações relevantes quanto à participação e seus resultados nas mobilizações se percebe a dualidade de sentimentos. Como já foi mencionado, se constata que os entrevistados têm orgulho de suas participações nos eventos abordados, que exaltam suas contribuições para a construção da coletividade. Ainda que frustrados com os resultados, refletem sobre suas posturas e decisões, valorizam ao máximo suas experiências, com destaque para a aprendizagem, a cumplicidade e a persistência com esperança.

A partir dos depoimentos, se encontram indicações para a organização de um sindicalismo combativo de trabalhadores rodoviários, com ênfase na necessidade de processos de formação que disseminem conhecimento e promovam a conscientização para a ação com união e muita participação. É central nesse processo, que o trabalhador se conscientize que só com estratégia e organização se avança com comprometimento e união. É preciso a politização dos trabalhadores para celebrar a coletividade, seja através de um programa de formação política com discussão de plataformas, reivindicações e políticas públicas, seja pela urgência de disseminar a ideia do maior número possível de sindicalizados, pela oposição, para levar a uma mudança política da entidade.

Uma discussão futura, mas necessária e que surgiu em meio aos relatos, se refere à unicidade sindical que faz parte de nosso ordenamento jurídico e que nos impede de aderir a Convenção 87 da Organização Internacional do Trabalho de 1948 que trata da Liberdade sindical e proteção do direito de sindicalização e a pluralidade sindical.

Confirma-se o alinhamento do Sindicato dos Rodoviários de Porto Alegre com as práticas sindicais disseminadas no país desde a década de 1990 por algumas centrais sindicais, em especial a Força Sindical. Uma raiz histórica de assistencialismo sindical, de resultado, cooptado pelo mercado, e que deixa a base longe das decisões coletivas. Mas esse mesmo sindicato de características neocorporativistas têm hoje as mesmas dificuldades da oposição em mobilizar, devido à crise econômica, em especial após 2015, com altos índices de desemprego, precarização do trabalho, informalidade e pobreza, que se acentuaram com as reformas trabalhista e previdenciária, inclusive com a queda no número de sindicalizados.

Uma reflexão final se refere à relevância de ter trabalhado com a História Oral Temática. Essa fundamentação permitiu o registro de depoimentos que se constituem em uma extensa e rica contribuição para o registro de uma história de luta dos trabalhadores, não apenas dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre. Os trabalhadores rodoviários através de seus depoimentos expressaram grande conhecimento e consciência dos fatos ocorridos no período compreendido entre a greve e a extinção da função de cobrador em 2022. O fato do entrevistador fazer parte do processo incluiu um aspecto de camaradagem, permitindo uma maior cumplicidade e detalhamento das lembranças dos fatos ocorridos, acrescentando uma dimensão viva, trazendo novas perspectivas e, acima de tudo, dando voz a quem vivenciou os fatos, reforçando seus papéis como sujeitos dos acontecimentos e ainda trazendo subsídios para a futura organização dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre.

REFERÊNCIAS

ALVES, Giovanni. Do "Novo Sindicalismo" à "Concertação Social": ascensão (e crise) no sindicalismo no Brasil (1978-1998). **Revista Social Política**, Curitiba, n. 15, p. 111-124, 01 nov. 2000. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/rsocp/a/3zzNMqYyVvmvLcz46XGNWQC/?format=pdf&lang=pt>.

Acesso em: 12 fev. 2022.

ALVES, Maria Cristina Santos de Oliveira. A importância da história oral como metodologia de pesquisa. *In*: SEMANA DE HISTÓRIA DO PONTAL/ ENCONTRO ANUAL DE ENSINO DE HISTÓRIA, 4/3, 2016, Uberlândia. **Anais [...]**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2016. p. 1-9. Disponível em:

<https://eventos.ufu.br/sites/eventos.ufu.br/files/documentos/mariacristinasantosdeoliveiraalves.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2022.

ASSEMBLEIA de rodoviários termina em pancadaria em porto alegre. **G1**, 22 jan. 2013.

Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/01/assembleia-de-rodoviaros-termina-em-pancadaria-em-porto-alegre.html>.

Acesso em: 04 mar. 2022.

ATPPOA. **Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre**. Histórico. [s.n.]. Disponível em: <https://www.atppoa.com.br/institucional/>.

Acesso em: 24 fev. 2022.

ATTROPA. **Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Alegre**.

(Facebook). 21 out. 2014. Disponível em: <https://www.facebook.com/RodoviarosNaLuta4>.

Acesso em: 04 mar. 2022.

ATTROPA. **Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Alegre**.

(Facebook). 03 set. 2021. (Foto de manifestação Carris Unida). Disponível em:

<https://www.facebook.com/RodoviarosNaLuta4>. Acesso em: 04 mar. 2022.

ATTROPA. **Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Alegre**.

(Facebook). 27 out. 2017. Mobilização pela carris em 2017. Disponível em:

<https://www.facebook.com/RodoviarosNaLuta4/photos/2054027694827004>. Acesso em: 04

mar. 2022.

ATTROPA. **Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Alegre**.

(Facebook). 03 set. 2021. Mobilização pela carris em 2021. Disponível em:

<https://www.facebook.com/RodoviarosNaLuta4/photos/3157027467860349>.

Acesso em: 04 mar. 2022.

ATTROPA. **Associação dos Trabalhadores do Transporte Rodoviários de Porto Marieta**

Alegre. (Facebook). 17 de ag. 2017. Oposição encontra-se com Marchezan. Disponível em:

<https://www.facebook.com/RodoviarosNaLuta4/photos/2018752688354505>. Acesso em: 04

mar. 2022.

BAY, Letícia. Rodoviários da Nortran paralisam atividade em Porto Alegre. **Jornal do Comércio**, 31 mar. 2016. Disponível em:

https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2016/03/geral/490859-rodoviaros-da-nortran-paralisam-atividade-em-porto-alegre.html. Acesso em: 04 mar. 2022.

BECKER, Laura. Prefeitura de Porto Alegre vai repassar R\$ 16 mi a empresas para manter passagem de ônibus em R\$ 4,55 até abril. **Gaúcha ZH**. Porto Alegre, 18 mar. 2021.

Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/03/prefeitura-de-porto-alegre-vai-repassar-r-16-mi-a-empresas-para-manter-passagem-de-onibus-em-r-455-ate-abril-ckmfhzxh00aq016uv328tfnx.html>.

Acesso em: 13 fev. 2022.

BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição de transporte coletivo urbano**. (Nota Técnica) Brasília: Biblioteca digital da Câmara dos Deputados, 2006. Disponível em:

<https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/1720>. Acesso em 25 fev. 2022.

BOITO JR., A.; MARCELINO, P. O SINDICALISMO DEIXOU A CRISE PARA TRÁS? um novo ciclo de greves na década de 2000. **Caderno CRH**, [S. l.], v. 23, n. 59, 2010. DOI: 10.9771/ccrh.v23i59.19105. Disponível em:

<https://periodicos.ufba.br/index.php/crh/article/view/19105>. Acesso em: 4 abr. 2022.

BRASIL. LEI Nº 13.429, DE 31 DE MARÇO DE 2017. Altera dispositivos da Lei n o 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 31 mar. 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113429.htm.

Acesso em: 15 abr. 2022.

BRASIL. MEDIDA PROVISÓRIA Nº 936, DE 1º DE ABRIL DE 2020. Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 01 abr. 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/mpv/mpv936.htm.

Acesso em: 13 fev. 2022.

<https://www.cesit.net.br/lancamento-o-trabalho-pos-reforma-trabalhista-28-6/>.

BRASIL. MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.045, DE 27 DE ABRIL DE 2021. Institui o Novo Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas complementares para o enfrentamento das consequências da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19) no âmbito das relações de trabalho. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 27 abr. 2021. Disponível em:

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/medida-provisoria-n-1.045-de-27-de-abril-de-2021-316257308#:~:text=14.,28%20de%20junho%20de%201989>.

Acesso em: 13 fev. 2022.

CAMPOS, Anderson; *et al.* O impacto da Reforma Trabalhista no Sindicalismo Brasileiro: reações e resistências. In: KREIN, José Dari et al (org.). **O trabalho pós reforma trabalhista (2017)**. Campinas: Cesit, 2021. Cap. 9. p. 321-358. Disponível em:

<https://www.cesit.net.br/lancamento-o-trabalho-pos-reforma-trabalhista-28-6/>. Acesso em: 15 abr. 2022.

CAPELLE, Mônica Carvalho; BORGES, Ceyça Lia Palerosi; MIRANDA, Adílio Rene Almeida. Um exemplo do Uso da História Oral como Técnica Complementar de Pesquisa em Administração. *In: ENCONTRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS DA ANPAD*, 6., Florianópolis, **Anais** [...]. Rio de Janeiro: ANPAD, p. 1-13. 2010.

CARRIS demite cinco funcionários que impediram saída de ônibus no rs. **G1**, 06 ago. 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/08/carris-demite-funcionarios-que-impediram-saida-de-onibus-no-rs.html>. Acesso em 04 mar. 2022.

CARRIS, Companhia Carris Porto-Alegrense. **Prefeitura de Porto Alegre**, Porto Alegre. 2022. Disponível em: <http://www.carris.com.br/>. Acesso em: 11 fev. 2022.

COMANDO muda e greve dos rodoviários segue por tempo indeterminado. **Zero Hora**, 31 jan. 2014. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2014/01/comando-muda-e-greva-dos-rodoviaros-segue-por-tempo-indeterminado-4406790.html>. Acesso em 04 mar. 2022.

COSTA, Letícia. PANCADARIA NA ASSEMBLEIA DOS RODOVIÁRIOS DE PORTO ALEGRE. **Zero Hora**. 23 jan. 2013. Disponível em: <https://mazelaspoliciais.blogspot.com/2013/01/pancadaria-na-assembleia-dos.html>. Acesso em 04 mar. 2022.

DANTAS, Vanessa; BAUER, Carlos. O método da história oral, na pesquisa do associativismo e sindicalismo docente dos professores de educação básica do ensino público maranhense. *In: ENCONTRO NACIONAL SUDESTE DE HISTÓRIA ORAL*, 12., 2015, Niterói, **Anais** [...]. Niterói: Universidade Federal Fluminense. 2015. Disponível em: https://www.sudeste2015.historiaoral.org.br/resources/anais/9/1438308397_ARQUIVO_XIE_RSHO.pdf. Acesso em: 15 abr. 2022.

ELEIÇÃO do sindicato dos rodoviários de porto alegre será em novembro. **G1**, 20 ago. 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/08/eleicao-do-sindicato-dos-rodoviaros-de-porto-alegre-sera-em-novembro.html>. Acesso em 04 mar. 2022.

FERRAZ, Alexandre Sampaio. Novos rumos do sindicalismo no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. 2014, v. 29, n. 86, pp. 109-123. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0102-69092014000300008>>. Epub 08 Jan 2015. ISSN 1806-9053. <https://doi.org/10.1590/S0102-69092014000300008>. Acesso em: 13 Fev. 2022.

FERRAZ, Alexandre Sampaio. QUANDO OS TRABALHADORES PARAM? REINTERPRETANDO A OCORRÊNCIA DE GREVES NO BRASIL. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**. 2018, n. 104, p. 167-200. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-167200/104> Acesso em 24 mar. 2022.

FERREIRA,Joel. Aprovada a privatização da Carris. **Câmara POA**, 08 set. 2021. Disponível em: <https://www.camarapoa.rs.gov.br/noticias/aprovada-a-privatizacao-da-carris>. Acesso em: 04 mar. 2022.

FRAGA, Laura. Motoristas e cobradores são demitidos da empresa VAP, em Porto Alegre.**Gaúcha ZH**, Porto Alegre, 29 set. 2021. Disponível em:

<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2021/09/motoristas-e-cobreadores-sao-demitidos-da-empresa-vap-em-porto-alegre-cku5u3iwr006o017fp85nuo72.html>

Acesso em: 13 fev. 2022.

FREITAS, Sonia Maria de. **História Oral**: procedimentos e possibilidades. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006. 143 p. Disponível em:

https://www.academia.edu/24928968/Historia_Oral_possibilidades_e_procedimentos. Acesso em: 08 maio 2022.

GALVÃO, Andréia et al. REFORMA TRABALHISTA: precarização do trabalho e os desafios para o sindicalismo. **Caderno CRH**. 2019, v. 32, n. 86, pp. 253-270. Epub 10 out. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.9771/ccrh.v32i86.30691>. Acesso em: 13 fev. 2022.

GUARANY, A. M. B. Nova morfologia do trabalho, crise do sindicalismo e emancipação humana na contemporaneidade. **SER Social**, [s. l.], v. 18, n. 38, p. 220–241, 2016. DOI: 10.26512/ser_social.v18i38.14275. Disponível em: https://periodicos.unb.br/index.php/SER_Social/article/view/14275. Acesso em: 4 abr. 2022.

HÜBLER, Jessica. Assembleia dos rodoviários termina com insatisfação e ameaça de greve em Porto Alegre. **Correio do Povo**, 19 jan. 2021. Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%Adcias/geral/assembleia-dos-rodovi%C3%A1rios-termina-com-insatisfa%C3%A7%C3%A3o-e-amea%C3%A7a-de-greve-em-porto-alegre-1.557441>. Acesso em 04 mar. 2022.

ICHIKAWA, E. Y.; SANTOS, L. W. dos. Vozes da História: Contribuições da História Oral à Pesquisa Organizacional. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 27, 2003, Atibaia. **Anais [...]**. Atibaia: ANPAD, 2003. Disponível em: <https://xdocs.com.br/doc/51-ref-20-ichikawa-e-santos-enapad-2003-epa186-vo9mrmv68j>. Acesso em 15 mar. 2022.

L1. **Entrevista L1**. [jun. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .mp4 (01 hora e 17 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 2 desta monografia.

L2. **Entrevista L2**. [jun. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .m4A (32 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 3 desta monografia.

L3. **Entrevista L3**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022. 1 arquivo .mp4 (01 hora e 09 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 4 desta monografia.

LESSA, ÍRIS. O novo e precário mundo do trabalho - reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. **Revista Trabalho Necessário**, v. 3, n. 3, 6 dez. 2005. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/trabalhonecessario/article/view/4582>.

Acesso em: 10 abr. 2022.

LUCIANO, Evandro Machado. Era um pequeno sindicato: o enquadramento da memória sobre o movimento operário na Ditadura Civil-Militar (Novo Hamburgo/RS, 1964-1986).

História Oral, v. 23, n. 2, 2020. Disponível em:

<https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/1051>. Acesso em: 19 mar. 2022.

LUCIO, Clemente Ganz. O futuro do sindicalismo brasileiro em um mundo do trabalho em mudança. **Revista Brasileira de Economia Social e do Trabalho**, [S.L.], v. 3, p. 021006, 20 ago. 2021. Universidade Estadual de Campinas. <http://dx.doi.org/10.20396/rbest.v3i00.15794>. Acesso em: 15 abr. 2022.

MATOS, Júlia Silveira; SENNA, Adriana Kivanski de. HISTÓRIA ORAL COMO FONTE: problemas e métodos. **Historiæ**, v.2, n.1, p. 95–108 - 2011. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/hist/article/view/2395/1286>. Acesso 17 mar. 2022.

MORAIS, Sérgio Paulo. Sindicato dos Metalúrgicos de Santa Luzia (1998-2011) História oral, memórias operárias e trabalho em modificação. **OP SIS**, v. 18, n. 2, 2018. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/Opsis/article/view/51576/26544>. Acesso em 18 mar. 2022.

ÔNIBUS da trevo não circulam devido a protesto de rodoviários. **Zero Hora**, 18 jul. 2014. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/transito/noticia/2014/07/onibus-da-trevo-nao-circulam-devido-a-protesto-de-rodoviaros-cj5vnoamc0kxdxbj0y53biagd.html>. Acesso em 04 mar. 2022.

OZORIO, Maria Beatriz Vieira Branco; ALMEIDA, Dóris Bittencourt. Professoras em greve: memórias de lutas em defesa do magistério (1979-1987 – Porto Alegre/RS). 2019. **Educação Unisinos**, v.23, n. 3, jul./set. 2019, p. 576-594. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/204562>. Acesso em: 19 mar. 2022.

PAIVA NETO, Francisco Fagundes de. A trajetória de Maria Preta no sindicalismo rural no município de Araçagi (PB) na década de 1990. **História Oral**, v. 23, n. 2, 2020. <https://revista.historiaoral.org.br/index.php/rho/article/view/1080/pdf> Acesso em: 15 abr. 2022.

PESSOA, Zoraide Souza; CLEMENTINO, Maria do Livramento M.; CAMPOS, Jarvis. Trabalhadores da prestação de serviços: heterogeneidade ocupacional e assimetrias espaciais. In: RIBEIRO, Marcelo Gomes; ARAGÃO, Themis Amorim. **Transformações no mundo do trabalho**: análise de grupos ocupacionais no Brasil metropolitano e não metropolitano em quatro décadas. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrópoles, 2020. p. 265-302. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2021/04/TRANSFORMACOES-NO-MUNDO-DO-TRABALHO.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2022.

PORTO ALEGRE. LEI Nº 7958/1997. Dispõe sobre o reajuste da tarifa do transporte coletivo e dá outras providências. Porto Alegre: Câmara Municipal. 1997. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rs/p/porto-alegre/lei-ordinaria/1997/795/7958/lei-ordinaria-n-7958-1997-dispoe-sobre-o-reajuste-da-tarifa-do-transporte-coletivo-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 13 fev. 2022.

PORTO ALEGRE. Lei 12910 de 23 novembro de 2021. Programa de Extinção Gradativa da Função de Cobrador do Transporte Coletivo por Ônibus. **Diário Oficial de Porto Alegre**:

DOPA. 2021. Disponível em:

https://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/4180_ce_342772_1.pdf. Acesso em: 13 fev. 2022.

PORTO ALEGRE. Decreto Nº 21.352, de 27 de janeiro de 2022. Regulamenta o inc. III do art. 4º da Lei nº 12.910 de 23 de novembro de 2021. **Diário Oficial de Porto Alegre**: DOPA. 2022. Disponível em:

https://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/4257_ce_20220127_executivo.pdf. Acesso em: 13 fev. 2022.

PORTO ALEGRE. PLE 016/2021 processo número 00695/21 aprovado em 19/11/21. Sei 118.00202/2021-68 institui, no município de porto alegre, o programa de extinção gradativa da função de cobrador de transporte coletivo por ônibus do município de Porto Alegre, determinando a adoção de ações que viabilizem a transposição dos profissionais para outros mercados de trabalho e revoga o § 4º do art. 1º da lei nº 7.958, de 8 de janeiro de 1997, e o § 2º do art. 34 da lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998. Porto Alegre: **Câmara Municipal**. 2021. Disponível em: <https://www.camarapoa.rs.gov.br/processos/136811>. Acesso em: 13 fev. 2022.

PROTESTO de rodoviários contra redução dos cobradores de ônibus complica trânsito em Porto Alegre. **RBS TV e G1 RS**, 18 dez. 2019. Disponível em:

<https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/rodovi%C3%A1rios-protestam-contra-projeto-que-retira-cobradores-em-porto-alegre-1.387699>

Acesso em 10 set. 2022.

R1. **Entrevista R1**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022.

1 arquivo .m4A (34 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 5 desta monografia.

R2. **Entrevista R2**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022.

1 arquivo .mp4 (47 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 6 desta monografia.

R3. **Entrevista R3**. [jul. 2022]. Entrevistador: Jorge Luis Apratto. Porto Alegre, 2022.

1 arquivo .m4A (17 min.). A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice 7 desta monografia.

RIBEIRO, Rodrigo Fernandes. Passado, presente e tendências para o futuro das lutas sindicais no Brasil. **Revista Katálysis**. 2022, v. 25, n. 1, p. 166-175. Disponível em:

<https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e80099>. Acesso em: 4 Abril 2022].

RODOVIÁRIOS de porto alegre celebram 'vitória' e encerram estado de greve. G1, 17 fev.

2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/02/rodoviaros-de-porto-alegre-celebram-vitoria-e-encerram-estado-de-greve.html>.

Acesso em: 04 mar. 2022.

RODOVIÁRIOS da empresa Tinga prometem novo protesto na madrugada desta sexta em Porto Alegre. Rádio Guaíba, 27 ago. 2020. Disponível em:

<https://guaiba.com.br/2020/08/27/rodoviaros-da-empresa-tinga-prometem-novo-protesto-na-madrugada-desta-sexta-em-porto-alegre/> Acesso em 10 set. 2022.

RODRIGUES, Iram Jácome. TRABALHADORES E SINDICALISMO NO BRASIL: para onde foram os sindicatos?. **Caderno CRH**. 2015, v. 28, n. 75, p. 479-491. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-49792015000300003>. Acesso em: 4 Abril 2022.

SILVA, Fernanda Raquel Abreu. Sindicalistas e reparação. *In*: ENCONTRO NACIONAL SUDESTE DE HISTÓRIA ORAL, 12., 2015, Niterói, **Anais** [...]. Niterói: Universidade Federal Fluminense. 2015. Disponível em: http://www.historiaoral.org.br/resources/anais/9/1435166230_ARQUIVO_Sindicalistasereparacao_EncontrodeHistoriaOral.pdf. Acesso em: 15 abr. 2022.

STETPOA Sindicato. GESTÃO FORÇA RODOVIÁRIA. **Sindicato Forte, Atuante e Independente!**. dez./2021. Disponível em: <https://www.stetpoa.org/sobre> Acesso em: 26 de fev. de 2022.

TONETTO, Maurício. Rodoviários decretam greve geral após reunião sem acordo em Porto Alegre. **Zero Hora**, Porto Alegre, 28 jan. 2014a. Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/transito/noticia/2014/01/rodoviaros-decretam-greve-geral-apos-reuniao-sem-acordo-em-porto-alegre-4402667.html>. Acesso em: 26 de fev. de 2022.

TRT JULGA ABUSIVA A GREVE DOS RODOVIÁRIOS EM PORTO ALEGRE. **Gaúcha ZH**, 09 jun. 2014. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2014/06/TRT-julga-abusiva-a-greve-dos-rodoviaros-em-Porto-Alegre-4522322.html>. Acesso em: 04 mar. 2022.

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA

1) Dados de identificação do entrevistado:

Nome:

idade:

sexo:

função:

rodoviário desde:

2) Você lembra da greve de 2014?

3) Se sim, o que você lembra?

4) Você teve alguma participação ativa ou só observou? Fale sobre isso:

5) Na sua opinião quais os aspectos positivos da greve?

7) Na sua opinião quais os aspectos negativos da greve?

8) E depois de 2014, você considera que a mobilização dos trabalhadores melhorou ou piorou? Fale sobre isso:

9) Após 2014 ocorreram várias mobilizações por garagem, quais a sua percepção sobre essas mobilizações?

10) E sobre a atuação do sindicato nestas mobilizações?

APÊNDICE B – ENTREVISTA L1

Jorge: Hoje é dia 27 do 06 de 2022. esta entrevista concedida por L1 pra Jorge Luis Apratto em Porto Alegre, no caso tu tá em... na Argentina e eu em Porto Alegre, a entrevista faz parte do trabalho de conclusão do curso desenvolvido na escola de administração da universidade federal do Rio Grande do Sul e tem como objetivo, através da metodologia da história oral, conhecer o porquê na visão dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre e das lideranças da oposição sindical, ocorreu um processo de desmobilização dos trabalhadores rodoviários no período pós greve de 2014. A pesquisa consiste na realização de entrevistas com rodoviários, nas quais se conversa a partir de um roteiro de perguntas maleável. O conteúdo da entrevista será utilizado para fins de pesquisa, educação e cultura, sem fins lucrativos e quando for o caso será divulgado na internet para que vocês e outras pessoas tenham acesso aos resultados. Você tem a Liberdade para decidir se participará da pesquisa ou não e pode solicitar a interrupção da entrevista ou desistir a qualquer momento. Você pode autorizar a divulgação da sua identidade ou solicitar que ela seja omitida. Não há custos nem compensações financeiras pela participação. Caso você se sinta cansado, triste ou confuso, podemos parar na entrevista e se for do seu desejo, retomá-la em outro momento. Se você não se sentir confortável para responder alguma pergunta, podemos passar para outra. Se for do seu interesse, você poderá definir um prazo para o início da divulgação da sua entrevista.

Você está esclarecido quanto os objetivos da pesquisa e quanto a forma da entrevista que será feita?L

L1: é eu estou esclarecido que eu não vou ganhar nada nessa história aí (risos)

Jorge: você concorda que a sua identidade seja revelada?

L1: não tem problema

Jorge: sem problemas

Jorge: você autoriza o uso da entrevista para fins culturais educacionais e de pesquisa?

L1: pode entregar até pro patrão, rapaz

Jorge: oi?

L1: pode entregar até para o patrão sem problema (risos)

Jorge: você transfere os direitos patrimoniais da entrevista ao pesquisador e a universidade federal do Rio Grande do Sul, ou seja, permite uso da mesma sem compensação financeira?

L1: olha, viu!? Te falei que não ia ganhar nada. (risos) Tá vendo? (risos)

Jorge: L1 vamos começar então com... com essa primeira parte: Eu sei que tu fez parte da comissão lá e vamos começar pela greve então de 2014 como tudo iniciou e na tua visão como foi esse desenrolar lá o início do projeto até...

L1: quer começar direto na greve ou quer como é a separação assim...

Jorge: Não, não, não. Fica à vontade. Tu quer buscar lá atrás...

L1: eu acho talvez mais pra, pra assim, pra dar um... assim como é... pra situar.

Jorge: com certeza

L1: pra situar, senão fica meio que assim espontaneamente apareceu, descobriu o trabalhador que podia fazer greve, isso é um direito e entendeu? isso é contexto...

Jorge: Exato. Fica a vontade. O contexto é importante.

L1: então acho assim pra contextualizar: A... A luta dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre ela.. acho que ela é um desejo na verdade. É um desejo que estava em cada um, mas que as pessoas, tipo, por medo e aí depois a gente vai conversar sobre esses medos, seja de repressão seja do que fosse, até um medo oculto às vezes, não sabia que podia, e muito por não conhecer também. Eu confesso que eu cresci muito e aprendi muito no processo de greve, no anti greve, no greve e pós greve e vou continuar crescendo graças a Deus aprendendo até a morte. E eu acho que é isso que nos distingue quanto... quanto raça. Quanto ser humano, enfim. E a greve de 2014 ela teve início efetivo numa junção em 2012. Dezembro de 2012 para ser bem exato. E foi um preparatório um aquece que aconteceu na Carris e óbvio que também esse despertar não aconteceu do nada. Em 2010 pra 2011 nós começamos a nos juntar na carris e formar comissões. Comissões de funcionário. Porque já havia um processo de desgaste na Carris. A prefeitura havia trocado a gestão em 2005, então na verdade na eleição de 2004 perdeu e em 2005 uma nova gestão aflorava como nova e coisa e tal e foi a gestão do Fogaça. E ali, logo na... no ano seguinte, 2006 portanto, houve uma perda de direito assim que começou a roubar daqui, tirar dali e a Carris tava, eu falando em empresa, a carris tinha um saldo positivo de caixa e começou a ter déficit, apresentar déficit. Então isso nos deixava sem margem pra luta e até então não existia delegado sindical na carris e cipeiro, e aí a gente começou a batalhar pra dar

mais empoderamento às comissões. E existia por linha, no tempo do PT, que o PT era gestão, ainda 2004, existiam representações por linha. Tu vê que era muito mais organizado. E aí fizeram isso justamente porque sabiam que poderia ser um problema. No ponto de vista do... de um grupo do trabalhador exigir melhorias e aí que começou todo o processo. Bom 2010 então a gente efetivou, conseguir emplacar as comissões na companhia Carris, o “tô” dando o panorama da onde eu enxergo para poder depois mostrar para onde é que se desdobrou. Mas a gente sabia que por tudo o que a gente conseguisse conquistar, o que culminou naquela greve de 2... 3 dias na verdade, foi na sexta a gente só saiu e voltou na segunda na Carris em 2012 que eu mencionei no início, foi dezembro de 2012 foi por prêmio, tá. Olha só como é que foi o lance: eles tinham acordado, botado no papel que nos dariam a questão do... da lei 10105 que é participação nos lucros e dividendos da empresa. Veja que quando nos resultados, eles colocam lucro, mas é participação dos resultados o texto da lei diz. É uma questão muito formal e legal ali, a briga. Por quê? porque nós entendíamos, e a lei diz assim, que é o resultado. Por exemplo, “ah, mas teve um resultado mas foi negativo”, ok, mas poderia ter sido pior, então foi um resultado. Então qual é a participação que o trabalhador tem nisso? E eles: “Não, ah, não teve lucro.” [inaudível] empresa pública não é para dar lucro. Nunca foi. Então aí ter... tinha toda uma discussão de forma e aí em dezembro eles disseram... Chegou na véspera, na sexta-feira, que eles iam pagar o prêmio na sexta-feira, na madrugada de sexta-feira, quinta pra sexta, eles disseram que não ia pagar. Fez achar que não tinha direito. Que não tínhamos o direito de receber. Portanto eles não deviam pagar. E cara, a gente articulou assim numa velocidade da luz. E "arrecem" tinha começado esse lance de mensagem e o WhatsApp não estava bem efetivado, mas nós tínhamos o Facebook muito forte e a gente articulou isso no Facebook da noite para o dia. Essa greve a gente articulou em menos 24 horas. A gente conseguiu parar a Carris e olha que a Carris tinha fama de que não parava! E a gente conseguiu parar a Carris. isso não era eu, tá?! Eu digo o seguinte: eu digo nós porque, na verdade, eu entrei de reboque nessa história aí. Porque ali estava o Dobal, Rubens Dobal, presidente... a frente dessa liderança. O Prates, o André Prates, enfim, tinha um apanhado de gente. Eu.. eu até tava tipo, meio que me escapando porque eu sabia que isso... isso porque... dá trabalho e eu sei como é que é a construção coletiva. Até que 2012 então a gente teve uma vitória. A Juíza entendeu conforme nós... nós havíamos entendido que a empresa tinha o dever moral e legal dessa... desse pagamento e, portanto, a gente conquistou 100% do que foi reivindicado. Foi a primeira grande conquista. O Ministério Público, a partir de então, começou a ser mais parceiro, entendeu?! Porque a gente entrou com uma denúncia via Ministério Público. Bom, dito isso para a gente poder situar, 2012 a gente teve um que é uma reunião depois da virada do ano já em 2013, a

gente entendeu que não podia ser só Carris. A gente tinha que estender isso pra todo o sistema, porque a gente teria muito mais força e muito mais unidade se a nossa luta fosse via sistema e não via carris. Então aconteceu que nós começamos a pensar: “tá bom, mas e como é que a gente vai fazer isso?”. A minha ideia foi: “pô cara, a gente tem que se... a gente tem que ter lideranças na garagem. Se a gente não tiver lideranças em garagens a gente vai estar fragilizado bastante porque a gente não vai ter com quem contar, não vai saber com quem contar não vai ter a referência”. E aí começou. Não sei se tu lembra Apratto, aí que a gente começou. A gente já tinha... vinham... já tinha um pouquinho desse entendimento lá com Afonso coisa e tal. Só o Afonso é um pouquinho contrário a isso, mas a gente já tinha entendimento, nesse entendimento mínimo, de que a gente precisava eleger cipeiros nas empresas privadas. E a gente foi inclusive na Presidente aí. A gente teve na sudeste, a gente teve na zona norte lá na Sopal, na Nortran, enfim. Na época existia Estoril, na época não era junto a Estoril junto com Vap, a Restinga, a Tinga era separado da Trevo, enfim. Tinha todo esse contexto aí. A gente disputou em várias empresas e, ou conseguimos titularidade ou suplência. Ou ou. E aí todas a gente tinha representação. Na verdade, ficou mais fragilizado talvez a Presidente e a Navegantes, mas... não engano foram essas 2 que ficaram mais fragilizadas. As demais a gente tinha um bom controle de acesso, de contatos, enfim. E aí a gente começou a estruturar a luta a partir dali. Então é o que culminou nessa greve lá de 2014 e foi justamente essa preparação prévia. E aí eu acho que a gente pode, de repente, vai começar a fazer mais perguntas e eu acho que vai que a gente vai poder ir desenhando como é que a gente chegou nessa greve. Esse foi o formato porque a gente estruturou. Eu acho que hoje não seria tão efetivo, mas enfim foi a forma que na época nós tínhamos de ferramenta, que era as empresas não têm... as privadas não têm comissão, por exemplo, mas tinha, sempre teve cipa porque ela é lei. Se é delegado sindical nem todas têm por conta da quantidade de funcionários. Por exemplo, a Navegantes, a questão... a Gasômetro e a Estoril não tinham direito a delegado sindical porque tinham menos de 100 funcionários. As demais tinham direito. então tá mais fácil quando tinha um delegado. Porque o delegado que estruturava. Um exemplo: o Digão. Na Tinga ele estruturou toda equipe dele, que era cipeiros. Então a partir disso a gente começou a criar é umas amarras, mas porque existia em toda a categoria o sentimento de perda. De perda de poder aquisitivo, de perda de direito, e que isso não era bom para ninguém e que isso nos levaria a um prejuízo quanto à classe trabalhadora. Então existe um entendimento em comum. E a partir desse desenrolar aí que começou. Se começou a fazer essa estruturação. Então eu acho que eu vou acabar sendo repetitivo aqui porque eu vou voltar um pouquinho mais. diz aí, avança na pergunta Apratto.

Jorge: Não, aí exatamente sobre isso. Na tua visão de dentro, exatamente desse pós, essa montagem que foi feita, eu também posso dizer isso porque eu lembro muito bem. Eu participei de algumas reuniões, até nessa época eu... em 2013, isso mesmo, as jornadas de junho... Eu acompanhei a caminhada de vocês no Ministério público em 2012 e em 2013 depois das jornadas de junho por ali eu me elegi cipeiro também. Foi como cipeiro que eu participei da greve e como comando de greve da Presidente Vargas. E é a partir desse aí... É eu queria que tu montasse, da tua visão de dentro da greve... a gente fala em greve, na verdade a gente fala dá um de uma grande mobilização naquela que foi a buscada por desde o princípio pela... principalmente pela carris, que é onde a gente sabia que tinha esse poder em função de ter uma certa estabilidade dos funcionários. Da onde a partida... onde partiu de fato. Então queria que me relatasse um pouco a partir daí como é que foi essa revirada. Como é que se conseguiu tirar do sindicato... a oposição pegar para si essa responsabilidade da greve.

L1: Bom, primeiro dizer que não estava difícil, porque o sindicato, ele estava com uma eleição sob judge. Primeiro não... É bom a gente recapitular isso e em 2010 teve a eleição do Acosta, eu acho que tu relatou naquele print que mandou, aonde ele estava recluso. Ele foi eleito recluso. E a partir de então houve aquelas denúncias do INSS e aí tinha uma disputa judicial ali para saber quem assumiria. O Afonso entrou com essa ação e o Bala acabou levando de lambuja. Bom, aí nós vamos entrar numa outra esfera que é a esfera judicial porque essa judicialização da democracia ela já não era bem vista naquela época, entende? Hoje, por exemplo, com um presidente que dia sim o outro também desponta para um golpe, naquela época isso era impensável. O Ministério público não embarcaria nisso, entende? Então existia sim, sempre, a questão de proteção do capital e existe até hoje. Especialmente em Porto Alegre, quando... eu digo que o sul é o núcleo do golpismo, cara. Que desgraça. A proteção do capital tá aqui. Ai, né?! Aí bom, o que que aconteceu ali? O Ministério Público, junto com uma ação civil pública no minuto tribunal regional, entrou como interessado por conta da do impacto que é uma categoria de rodoviários. A gente teve isso. O que que pode causar na sociedade. Para resolver esse problema da eleição, e aí o remédio que eles acharam foi de colocar o Afonso... o Afonso não, desculpe, o bala. Como eu, o bala na ocasião... E ai quero te lembrar que ele era vice da chapa e existe a outra chapa que era a chapa do Afonso. Então ele era vice do Afonso. Veja que loucura isso. Ele era vice do Afonso. Ele era vice da chapa 2 e ele acabou ele na frente do Afonso sendo indicado e o aprovaram no sindicato. Então teve todo um conluio aí contra a colocar o nome do Afonso no sindicato. A frente do sindicato. Ele tava... Na verdade ele tava sem ninguém, porque não saía a decisão de que era o bala. E o bala entrou como interino, tinha

que chamar a eleição que ele tinha 6 meses para isso, e ele ficou. O jurídico do bala foi muito bom e foi mais rápido. Porque daí o jurídico do bala [inaudível] “a gente entra como interventor e a gente chama eleição” só que nunca chamaram essa eleição. E aí que foi o que aconteceu a greve. A greve aconteceu desse meio do caminho aí. Foi isso aí, foi quando em 2013, 2014 estoura a greve e aí até então estava sem eleição que o banco deveria ter chamado. Bom, nesse aspecto, como é que isso foi pra greve: existe uma brecha no estatuto, que existe até hoje, uma brecha no estatuto que é permitido, conforme o edital sai, é permitido colocar uma comissão pra junto... Quando há desconfiança, do sentido da entidade sindical de eleger uma comissão na hora e colocar para negociar junto. Ou seja, para ser tipo uma fiscalização. E a gente jogou nesse jogo. Então a gente conseguiu ter maioria, do que a gente de fato a gente era mais representativo na época, a gente tinha... mais puro... a gente era mais espalhado nas garagens. Tinha mais profusão. A gente tinha mais profusão do trabalhador, a gente tinha mais identidade. Que trabalhador do sindicato não visita trabalhador para saber da vida do cara. O que tá acontecendo, embora tenha todos os meios pra fazer isso, que deveria ser o principal interessado. Isso é sindicato. Na verdade, essa é a função de um sindicato. E aí a gente conseguiu ser eleito como comissão ali. O Afonso ele não queria vir como comissão. Lá, o impasse que tinha na Carris era esse. E aí ele disse “ô L1 tu vai no meu lugar e coisa e tal?” eu disse “pô Afonso é tu né cara?” “Ah, mas é que tu vê, que daí que se eu for vai ser fácil. Eles não vão querer que eu vá porque vão dizer que eu sou oposição, o que eu tô querendo...” mas cara, é isso. Não tem não ser isso. E aí que acabou que o Afonso jogou tudo nas minhas costas e fui eu que fui eleito naquele dia. Eu acho que na verdade ele queria, vai ver queria um afago, um carinho, sei lá eu que ele queria pra ir. Mas enfim, vamos embora. Eu sou um cara que assim, eu sou eu fui assim, isso em tudo na minha vida, eu não entro numa coisa não é para fazer bem feito. “Há, mas eu vou errar”, vou errar mas eu vou procurar sempre aprender e tá aprendendo o melhor, sabe?! Para tentar pelo menos. O que eu errei já não vou mais. Eu sou um cara que aprende muito rápido. E esse, como eu te falei, o mundo sindical pra mim era novidade. O Afonso tem estrada. O Afonso... Por isso que a gente queria que fosse ele. O Nelson queria que fosse ele. Aliás, o Nelson também estava cotado para ser. Outro que meio que fugiu na hora ali. Tipo, sabe aquele: “Ah, quem quer fazer isso aqui dê um passo à frente” e os cara dão tudo um passo pra atrás e tu fica parado... (risos) Mais ou menos o que aconteceu comigo, entende? Então tá, tudo bem, então vou eu. De boa. “Pô, cara, vocês têm toda bagagem, tem tudo na mão” e eu sou um só aprendiz, mas tudo bem. “Vambora”. É da vida. E aí naquele dia na eleição, eu lembro como se fosse hoje, eu lembro exatamente qual comissão... Essa foi a primeira comissão, na verdade foi em 2013 isso que eu tô falando, a primeira comissão foi eleita

foi 2013, e aí que... em 2012, desculpe. Daí 2013 foi a segunda. Então essas que eu tô falando agora é da greve. A comissão que gerou a greve porque eu tinha sido eleito uma anterior. Tinha servido muito para mim, eu tinha aprendido muito, e às 2013 estava todos ficaram tinha ajeitado tudo para Afonso ir...

Jorge: Foi na assembleia da pedrada? Não foi?

L1: Essa aí foi 2000 e... é exatamente, foi 2014. Janeiro de 2014 foi a assembleia da pedrada. Foi no meu aniversário, dia 22 de janeiro, essa assembleia. Foi um presente de aniversário. (risos) E aí eu sei que... eu lembro que eu cheguei na... O Chico que foi eleito na Nortran, o Moranguinho na Tinga, o Barreto na Tinga, pela STS na verdade, na época era STS, ali o bam bam na sudeste... Faltou um... Ah, e o Wilton. Não, não era o Wilton, não. Ah, não me lembro mais. Tinha mais um aí que eu esqueci, mas enfim. Eu sou péssimo de memória pra essas coisas de nome. Mas eu me lembro que eu cheguei no focinho de cada um deles e falei: “Olha, é pra ir até o final. Ou vocês querem parar pelo caminho e desistir e tá tudo certo? Ir pra cara e deixar eles bater a porta?”, - “não! vamo embora, senta aí”. “Mas então tá, vamo pra final. Vamos fechar um pacto, se for pra ir... ó eu só entro aqui e se for para ir até final, senão não”, “não nós vamos até o final, não sei o que, bla bla bla”... ah, lembrei que tinha um outro. Tinha o da Navegantes, que acabou virando delegado sindical depois, bom, mas enfim. Que era o segundo da zona norte porque o Reinaldo desistiu lá da Sopal. E aí a gente juntou ali e pactuou que não, a gente ia até o final. Se tinha que botar denúncia, a gente ia denúncia. Aí foi o que aconteceu e eles bateram a porta na nossa cara. Não quiseram nos receber no dia seguinte porque a gente tinha proposta para entregar e aí não quiseram. Eu... a gente pegou o documento, redigiu todo o documento em formato, as demandas da categoria a gente já tinha colhido... seja ali na assembleia seja nas bases, tinha feito, e para ir pra protocolar. A nossa pauta, ela tinha 72 itens, sendo que eram 30 além do que já tinha na convenção. A convenção a gente retificava algumas coisas, ratificava outras e ampliava algumas pautas. E coisas assim, tipo, coisas que é lei federal, sabe? Que é cumprir a lei federal. Por exemplo, vale cultura. Vale cultura é uma coisa que a empresa não gasta nada, entende? E os caras “não vamos receber eles”, e aí que a gente entrou no Ministério público, entendeu? Aí começou... a gente já estava bem com o Ministério Público, vamos dizer assim. Porque o Ministério já nos conhecia sabia, que a gente era sério, sabia que a gente era para a categoria, tinha todo um desenrolar aí que a gente foi conquistando ao longo dessas lutas aí. Nós tínhamos coerência, nós não éramos aventureiros e aí que a gente conseguiu ganhar peso nessa história. Então a gente conseguiu via Ministério público entrar pra dentro do tribunal. Como quente, como “não, essa comissão a gente reconhece porque os caras estão

realmente focados nisso aqui, tem uma série de denúncias aqui coisa e tal”. E aí que despontou na história da greve, cara. A greve foi construída assim. Ela foi construída com muita coerência, com muito ouvir, com muita empatia e muita caminhada. A gente se desdobrava. A gente trabalhava e a gente saía para fazer política sindical no turno inverso, era isso. Isso quando não tinha mobilização que a gente virava a madrugada. Quando tu via, tinha eleição na garagem tal e a gente estava de madrugada na garagem. Eu não sei da onde a gente tirou... Cara, eu acho que foi aí que eu envelheci muito. Hoje essas rugas aí ó, é graças a madrugada toda. A gente passou bons anos madrugando. Bons anos. Meu problema de dentição, todas dessa época, sabe. É estresse tudo. Bom, enfim, já chega lá. Vamos lá, segue aí, segue o baile na pergunta, que a gente... que eu vou focar nas respostas, se não vou te contar umas histórias meu... vai mais respostas... deixa eu ser mais objetivo. Faça a pergunta aí. (risos)

Jorge: Com relação a própria greve, o desenrolar dela, eu queria que tu desse em linhas gerais o que que tu achou desse ápice da mobilização dos rodoviários que foi exatamente até a greve. No resultado, que tu fizesse uma rápida análise do resultado e da própria caminhada em si, do aprendizado assim de uma forma... que pudesse analisar pra nós.

L1: Se a gente pudesse sintetizar e dizer o seguinte: quando o trabalhador quer é possível. Tem adversidades, tem muitos perigos, eu mesmo passei por 3 atentados de vida durante essa época aí. Eu tive um acidente, até hoje, eu sei como é que foi que aconteceu. Eu tava com a minha esposa, numa a gente conseguiu escapar, eram duas motos, eram dois caras em cada moto, eram quatro caras, e... eu quero te dizer o seguinte: tem muito jogo sujo nessa história porque isso é dinheiro no fim da... no fim... ao cabo isso é dinheiro entendeu? esses caras não estão pra perder dinheiro. O capital não aceita perder dinheiro. As vezes pra eles é gasto, eu chamo de investimento, porque tudo que se investe no pessoal, no profissional, tem um retorno. Que é a satisfação, que é o trabalhar melhor, entendeu? E outra, te dá uma outra posição até para ti, de certa forma, exigir. Por quê? Porque o cara quando perder, ele vai perder muito mais. Então essa valorização os caras não aprenderam ainda a utilizar isso em favor de rendimentos, de melhoria, essa melhoria contínua. E não é uma coisa que precisa ser da noite para o dia. Então esse processo de greve nos ensinou muita coisa, mas também a gente ficou muito mais esperto, porque baseado nessas questões... eu não fui o único perseguido nessa história toda e a perseguição ela se dá de várias formas. Uma delas foi o que combinou a greve. A greve, no ano... se tu lembrar bem, a greve foi em 2014, foi em janeiro de 2014, fevereiro também de 2014,, entrou em fevereiro a dentro. O que que aconteceu: logo em seguida no mesmo ano saiu a liminar para nova eleição porque a categoria, na avaliação do TRT, por falta de liderança é

que aconteceu a greve. Eles tinham uma certa razão. Foi mais ou menos isso também. Não foi só isso, mas foi também. E a institucionalização, esse processo que o Noedi apostou na institucionalização pra ter o controle. Porquê? Porque na avaliação deles é o seguinte : se e quem vencer... por exemplo, vamos imaginar que o que a turma do L1 vença. Bom, eles vão ter um CNPJ agora. Bom, entendeu? Isso na verdade está muito ligado com o sindicalismo moderno, que é o sindicalismo Getúlio Vargas. Variguiano. E foi Getúlio Vargas, na época lá, no primeiro mandato dele, quando ele foi presidente, em 1934, ele trouxe o sindicato. Percebe que o sindicato na época era uma força que mobilizava a massa? Então ele sabia que se você não tivesse o controle do sindicalismo ele estaria fadado a não conseguir dar o golpe que ele deu, entendeu? Ele deu um golpe na verdade, então esse processo está muito ligado com essa visão desse sindicalismo de controle, que foram substituídas algumas questões. Por exemplo, tem duas mudanças no radical, no sindicalismo, que eu acho que porque tu tá estudando isso deve tá sabendo. Então essa é o que eu mencionei é uma e depois na ditadura outra, onde o sindicalismo deixou de ser esse... ele nunca deixou de existir mas ele deixou ele trocou de papel. Ele acabou sendo uma forma de troca de benesses, entendeu? Então esse sindicalismo aí tá muito enraizado no judiciário e o judiciário ele não tem uma visão boa do que que é o sindicalismo, o que deve ser, qual é o papel do sindicalismo. Por quê? porque protege o capital. Então esse aprendizado ficou muito marcado. Então a gente... pra ti ver: quem de nós não foi demitido por sua causa? Pegar a chapa 4, porque era a nossa chapa na época, se tu pegar ela e olhar hoje as fotos tu vai ver, o cara que não foi demitido por justa causa ele não estava na categoria e não volta mais. [inaudível] da paleta. Eu tenho impressão, às vezes, que eles pegaram as fotinhos e penduraram e “aqui ó, aqui é o próximo”, entendeu? Tanto que agora o Digão foi o último até agora. Naquela listagem que faltava, foi o Digão. Entende? Então, o que eu quero dizer pra ti é o seguinte, cara: lutar assim é complicado. Nesse meio trabalhista, especialmente depois de 2017 com essa reforma aí, ficou mais difícil ainda porque já não era fácil, como é difícil. E aí tem todo um processo cultural. O brasileiro em si, ele não é... Ele entende isso como política. Não uma política sindical. Ele não vê o sindicalismo com bons olhos. Então a gente resgatar isso é um processo que vai levar um bom tempo, mas eu acho que é possível. Requer uma dedicação, requer um apelo, uma força em cima disso. E eu vou dizer pra ti: tem que ter muita disposição. Eu tava conversando com o Digão na semana retrasada a respeito disso. Agora em janeiro tem judge, está sob judge novo. A chapa que o Digão concorreu está sob júdice de novo. Então essa eleição, de novo, teve toda a característica de sempre do sindicalismo dos rodoviários de Porto Alegre. Que é de esconder lista correta, de fazer compra de votos, tudo isso aí, tem [inaudível] categoria. [inaudível] sabe melhor do que

ninguém que essa forma de lidar não. Não tá dando. Não mostra a realidade. Então existe representatividade. Agora o que eu falei para ele é o seguinte: “tem que fazer toda uma junção aí. Tem que fazer pactos com pessoas que talvez no passado tu não falaria”, mas é algo que é possível fazer para poder, a curto, médio prazo, dar uma cara diferente. Porque cara, os caras entregarem a categoria. Eles entregaram a categoria às traças, sabe?! Esse negócio com os cobradores aí foi uma sacanagem das mais tremendas. E estava escrito porque São Paulo eu tinha passado por um processo parecido. Cachoeirinha estava voltando atrás, mas já tinha passado por um processo parecido e assim por diante. E são os mesmos caras. Se parar pra pensar a força sindical está ali do lado, entregando. Tá mostrando o que vai fazer aqui e as pessoas vão se ligar... Cara, vai dar trabalho mas é possível reconstruir a categoria e vou te dizer mais: recuperar a força que ela já teve um dia. Eu não sou... não é questão de [inaudível] não é questão de esperança, é questão de lógica. Agora, desde que as pessoas se disponham a fazer a segunda milha. Se elas quiserem fazer a segunda milha, se tiver pessoas empenhadas nisso, como já teve, eu acho que tem uma chance grande de isso, daqui uns 23 anos, a gente tá falando aqui de uma outra... um outro grande movimento dos rodoviários pra recuperar a cancha que perdeu, o chão que perdeu.

Jorge: Falando nisso, sabe que tocou num aspecto muito importante que eu ia te perguntar mais adiante, mas se tu chegou até lá... que é um dos aspectos, assim, como nós estamos tratando desde o princípio da grande mobilização e depois do pós greve, a desmobilização, então tu colocaria também... não... o aspecto do sindicato. É um aspecto muito importante que em teoria teria a responsabilidade da representatividade de uma categoria e se empenhou tão pouco ao longo do tempo. Que usa um sindicalismo de assistencialismo e não de mudança estrutural, tu, acredito que é dentro dessa linha, essa análise, que ela tem um percentual bem grande, dentro dessa desmobilização?

L1: Com certeza. Porque tu acaba colocando como moeda de troca. O sindicalismo vai muito além disso. Ele vai ampliar conquistas, vai, por exemplo, eu vou dar um exemplo bem enxuto, mas para a gente entender: existe 13º porque existe o sindicalismo. Olha, 13º é uma coisa muito importante na vida do trabalhador, tá entendendo? Existe férias de 30 dias porque existe o sindicalismo. Lá nos anos 10, 15, entendeu? Então falta ao trabalhador saber da onde que veio, não achar que ele merece tudo do patrão. Muitos trabalhadores, se tu perguntar hoje, assim, com a boca pequena e como quem não quer nada fazer uma pesquisa no campo, ele vai dizer “Ah, porque o patrão achou que eu tinha que descansar tantos dias”.

Jorge: Sim, mas é o papel do sindicato. Nós como... Eu me coloco junto, nós como oposição, nós temos essa consciência e temos até essa obrigação de levar essa questão a este encontro, mas eu peço pra ti analisar com relação ao sindicato, esse que aí está, qual é o papel dele dentro dessa desconstrução da mobilização.

L1: De contingência, porque para esse... para essa... Nós estamos falando especificamente do sindicato dos rodoviários de Porto Alegre. Por quê? Porque eles ganham... A gente tá falando dos rodoviários de Porto Alegre, é isso. O que a gente tá falando é desses caras aí. Esses caras ganham para isso. Esses caras são bancados pra isso. Pra estar lá, fazer de conta que fazem o que nunca fizeram e talvez nem saibam como fazer. A grande maioria não sabe realmente como fazer. Eles acham que isso é luta. Que assistencialismo é luta. Assistencialismo não é luta. O papel do sindicato é organizar nós pra que a gente possa fazer [inaudível] luta. A partir do momento que o sindicato tem entendimento, ou, veja bem, que eu fui uma diretoria sindical, tenho entendimento que o sindicato tem um papel de recuperação de perdas e de aumento direito, ele vai organizar a categoria para que a categoria mostre pra ele que ele tem razão no que ele tá defendendo, entendeu? Ele vai dizer assim: “não nós queremos isso aí mesmo, os caras tão dizendo que a gente quer e é isso aí que a gente quer”. E vão topar qualquer parada em nome do sindicato. Agora, esses caras atrofiam tudo. Eles não mostram isso e outras acham que uma troca de um antigo kit nas férias, como se isso já não fosse pago na planilha tarifária, quando ele apaga aí, paga até mais que isso. Então o pessoal não consegue compreender isso. Não é muito bem de... o que que é direito e o que que é dever. O que que é dever do patrão me dar e o que que eu quero ampliar. Então esse papel não está bem claro porque o sindicato não faz favor nenhum. Para eles é como se... É o cachorro mordendo a mão do dono. Porque quem jogou assim foi meu “patrão”, pra ele. Então estão aí para isso, como eu te disse, estão aí pra atrofiar mesmo, para não ter luta. Olha como, mal e porcamente, eu vou dizer uma coisa bem sincera: Eu sempre fui crítico do Acosta, pelo menos no tempo do Acosta se ganhava alguma coisa ainda, sabe? [incompreensível] não era um... não era ideal. Estava muito ruim de ser ideal, mas do jeito que tem... Além de não dar, tirar... Porque tu vê que no tempo do sindicato do Acosta o tempo todo eles lutaram para não implantar essa roleta eletrônica. Se ligou?

Jorge: sim sim.

L1: Sabe desde quando a roleta eletrônica desembarcou em Porto Alegre? Eu lembro como se fosse hoje. Foi 2001. Final de ano de 2001. Nem o PT queria e nem o Acosta queria, entendeu? Os caras... cara tu vê que iniciativa pública em lugar... pública não, privada, lugar nenhum faz investimento. Esses caras fizeram porque sabiam o que estavam fazendo. Os empresários que

compraram. Claro, compraram na tarifa, mas compraram. Eles podiam ter buscado isso lá no Mello, se fosse hoje. Fazer o Mello pagar. Mas eles não fizeram. Eles foram lá e bancaram o sistema, bancaram o que eles queriam, foram a Caxias pesquisar os [incompreensível] pra poder trazer para cá porque sabiam que isso poderia render um lucro... um engordamento no lucro deles tirando o cobrador. O PT não queria de jeito nenhum, tanto que não entrou na gestão do PT. Nem se discutia isso e também eu era crítico na época do PT, tá? Quero que tu entenda isso. Tudo é o momento. Eu fui ver o que a gente tinha perdido em gestão já era 2010, 2011. O PT já não estava mais muito tempo na prefeitura, mas até então eu era crítico ao PT. Porque? Porque era envenenado pelo que tinha, entendeu?

Jorge: Uma coisa que tu tá vendo que a gente tá montando já são os aspectos daqueles que minaram essa mobilização. Nós já tem um aspecto do sindicato, que é um sindicato que se diz assistencialismo, que se ocupa mais com a patronal do que propriamente com, como tu mesmo disse, com os trabalhadores, e a construção da luta, e nós temos aí também outra construção, como tu acabou de falar agora há pouco tempo, que a perseguição aos trabalhadores. Todos aqueles que participaram da greve de alguma forma, principalmente na carris, tiveram um momento de demissão por justa causa. É sobre isso que queria que fizesse uma avaliação geral, sobre essa perseguição política que é nítida. A gente viu na garagem da Tinga, o L3, inclusive, na Trevo. Foste tu e mais uns 6, eu acho, na Carris. Alguns retornaram, outros não...

L1: muito mais. Muito mais. A Leozinha não voltou até hoje.

Jorge: pois é.

L1: O Herval voltou, o L2 voltou, o Afonso voltou, eu voltei. Quem mais? Quem não voltou? O nosso Chico voltou agora recentemente. O Chico ficou um tempão fora. Mas todos por lutar. Todos por direito. Todos por direito e defesa do trabalhador. É proibido pro capital, é proibido. Então a luta do trabalhador é uma coisa assim [incompreensível], esses caras não aceitam. E eles são vingativos. Eles são vingativos. Então o trabalhador que entra nisso, ele tem que entrar sabedor. Que ele não vai ter vida fácil, não ter vida mansa. E tem uma coisa: ele vai ter que ser exemplo de tudo. Porque se ele não for exemplo, cara, o cara vai, só o que tombo... a puxada de tapete dele é muito maior. Esses caras te usam pra exemplo: "tá vendo aqui o que acontece com quem luta com o trabalhador?". E se alguém levanta a cabeça eles passam o facão. Então é isso aí. Essa foi a questão toda que aconteceu com a gente aí e tá acontecendo até hoje. Tem gente nossa que até hoje é perseguida. É em função que o capital não aceita perder espaço. É uma luta de classe.

Jorge: Tu falasse rapidamente, claro, depois conseguiram retornar... Tivemos então, algumas paralisações pontuais na verdade. Houve na Carris, na Trevo, na Nortran, mas nunca mais se parou o total da categoria. Não se conseguiu mais a mobilização de 2014 ao longo do tempo. Mas no meio do caminho aí, do pós greve, nós tivemos as eleições. Eu queria que tu falasse um pouco sobre a eleição. A tua expectativa, uma análise geral, tua, sobre o período da eleição pro sindicato no pós greve. Quanto tu acha que também ela ajudou nessa desmobilização?

L1: Na verdade ela não potencializou. O que que aconteceu: foi que existiu uma eleição e legitimou uma comissão, por 30 votos, nós perdemos essa eleição por 30 votos. Por 30 votos nós deixamos de conquistar o que esses caras utilizam de má forma, de má fé, eu diria. Que é utilizar o CNPJ pra não fazer lucro. Sem fazer juízo aqui da avaliação, porque eu acho que isso é uma outra coisa, mas o que aconteceu ali foi justamente isso. Por existir um algo eleito, lembra que eu te falei da contestação da democracia. Nós optamos não contestar. A gente sabe que a gente foi roubado. A gente foi roubado em 56. A gente soube depois. [incompreensível] a gente levou 6 meses pra chegar na avaliação final, Apratto. 6 meses. A gente virou madrugada. Pergunte pro Digão. A gente virou madrugada naquela eleição. Batendo lista, pegando toda... De cabo a rabo. Vendo quem era quem não era. Duplicidade de voto, gente que não é da categoria, bah, olha... Se eu te disser assim... Foram umas 6 ou 7 modalidades de golpe diferentes que eles enxertaram. Que eles venderam 56 votos a mais. Na verdade nós teríamos ganho por 26 e não perdido por 30. Seria apertado ainda. A falta da leitura da conjuntura é que nos possibilitou ficar refém desse... porque a gente... eu soube antes de todo mundo que ia ter essa eleição. Porque? Porque o nosso jurídico...

Jorge: L1? Não te acanha. Faz parte também. E não sei se faz parte do teu conceitual, da tua análise também a divisão da oposição nesse momento.

L1: Mas é isso que eu ia falar agora. É isso que eu ia falar agora. Porque o seguinte, que que aconteceu: eu fiquei sabendo que essa eleição ia acontecer logo no pós greve. Aliás, pra agregar: a greve tava acontecendo e um dos que tava tocando lá no TRT era o Dobal. Que estava de posse desse processo. Ele era o servidor desse processo. E o nosso jurídico conhece o Dobal de longas datas lá do... da OAB. E ele foi no Dobal e conversou com o Dobal. E o Dobal disse: “olha, eu pra ter uma decisão que no mais tardar até o meio de abril. Isso era março, quando o advogado me chamou. Um mês e pouco antes eu cheguei no Afonso lá na saída da Carris, na frente da Carris, ele se lembra disso e quando eu falo isso pra ele ele dá um passo pra trás e “não, não sei o que”, e aí ele, depois ele... Só que ele sabe disso, eu me lembro exatamente que ele tava na nossa volta, eu disse “Afonso, vai ter eleição.” Aí ele “não..”, ele tava desacreditado

na época. Por conta da justiça, aquela história toda. Trabalhador quando dá uma sorte tem um azar prevendo, então, ele já tava desgostoso que não ia ter mais depois que o Bala deu nele, enfim. O Julio, né?! Então eu disse pra ele “cara, vai ter e nós vamos ter que fazer uma chapa pra vencer esses caras”, “Ah, claro. Sem problema, né?! Desde que eu seja o presidente pode...”, bem assim com as palavras que eu tô te falando: “Desde que eu seja o presidente a gente pode se juntar a hora que tu quiser”. “Eu vou te fazer uma pergunta”, eu disse pra ele, “quantas vezes tu já concorreu pro sindicato dos rodoviários de Porto Alegre?” ai ele: “ah, porque eu já tenho muita bagagem e bla bla bla...” e eu: “pois é. Tu quer concorrer mais uma vez ou tu quer vencer?” eu perguntei pra ele. “Eu posso ser até lavador de banheiro, posso servidor de café, não te problema nenhum, agora, eu acho que a gente precisa ir pra vencer, tu não acha?”, “É. Tão tá. Tão tá bom”, e eu disse assim: “O Afonso, se nós dividir esses caras vão ganhar de nós”, eu falei pra ele. E ai ele: “Não vão não, não sei o que. Bla bla bla”. “Afonso, vamo fazer diferente. Eu já sei que ei vou ter que resolver então. Junta o teu grupo, que eu sei que tu já tem um grupo formado, o que é legal, e eu vou juntar o meu, final de semana que vem, sem ser esse, no outro, a gente se junta lá na CUT ou onde tu quiser e a gente vai montar uma chapa vencedora, tu topa?”, “É, pode ser. Poder ser”. Moral da história: a reunião aconteceu, só foi o Afonso, não levou ninguém mais, nem nome. Ai, eu disse: “bom, Afonso, assim...”. Imagina, eu tava com 30 e poucas pessoas ali. Ai eu expliquei tudo pro pessoal: “Olha, eu acredito que ele tenha os nomes. Ele ta aqui, mas ele veio sozinho, enfim, a gente gostaria de fazer uma conjunção aqui e mostrar que a gente pode vencer esses caras”. E ai que aconteceu tudo que aconteceu, cara. O Afonso saiu de lá mordido. Não sei se os caras marcaram com ele e não foram... Até hoje eu não entendi o que aconteceu. Desde então ele ficou de cabeça virada, de um jeito que ninguém mais queria falar com o Afonso. Ele não falava com mais ninguém. Fechou a cara. Cara, o Afonso quando quer ser difícil ele é. A gente ficou sem falar por meses, por causa dessa porcaria dessa eleição ai. Mas eu sou um cara, cara, não tenho problema nenhum. Eu ia errar essa parte do processo, sabe, eu acho legal isso, mas o tempo todo a gente colocou peso de que assim... A gente fez a avaliação na base e tudo mais de... Como é que a categoria queria. E meu... Não era eu, entendeu? É que a conjuntura nos levou aquilo ali, a greve nos levou aquilo ali... A gente tava marcado uma coisa que não era legal, que era a questão dos descontos, que é uma das formas que eles tiveram de nos frear e nos colocar contra. A gente militou o tempo todo contra aquilo ali. O Afonso sabia disso. O Afonso perdeu a linha do negócio sabe quando? Quando um dia, acho até que tu vai lembrar disso, foi quando ele votou na ilegalidade na greve. Tu lembra disso? Não sei se tu lembra disso, porque... A gente já tava até então uns 3 dias dentro da legalidade, e ai, lá em cima no tribunal o Afonso fez uma coisa,

ele desceu e fez exatamente o contrário. Chamou todo mundo e disse “agora é greve da história, ba ba ba”. E ai, chamou a categoria pra parar total. Lembra disso?

Jorge: Foi lá na reunião no SIMPA. Eu lembro...

L1: Não, não, não. Essa greve aconteceu com o Júlio junto com ele, lá embaixo. Lá no TRT, ali na Praia de Belas. Não lembra disso?

Jorge: Na Praia de Belas eu não lembro. Eu lembro no SIMPA lá que foi votado pra levar pra assembleia 100% de paralisação. Foi quando saiu da legalidade. Até...

L1: Mas isso ai... Mas ele perdeu toda vez que foi à votação na SIMPA. Só que ali... Meu, a categoria tava em peso ali. A gente tava parado. Ou seja, nós tinha um grupo trabalhando e o resto tudo parado. Tipo, mais da metade tava ali. Então tinha uma galera ali. E o que que ele fez? Ele chamou todo mundo pra paralisar total. E para esse trem agora. Ele, L2... Me dou bem com os dois, gosto dos dois, mas os dois chamaram greve total na responsabilidade de quem? Nossa. A comissão que tava ali votada era nós.

Jorge: Foi pra assembleia, né?!

L1: Claro. Entende? Mas até então na Assembleia não tinha paralisado... Na paralisação, depois de paralisar total a gente tava tendo reconstruir, porque ai eu tive que tapar os buracos. E quem criou o buraco foi o Julio Bala com o Afonso. O Julio saiu dali aquele dia se dizendo sindicato e mandando todo mundo recolher. Ele foi ali no fim da linha do T2 e mandou recolher vários carros ali. E no dia seguinte já desestruturou tudo. Desestruturou tudo. Não conseguiu fazer a saída dos carros e ai entramos na ilegalidade da greve.

Jorge: Perfeito. A reunião do SIMPA foi pra permanecer ou não o 100% da paralisação. Exato.

L1: Já tava parado.

Jorge: Exato. Já tava com [incompreensível]

L1: Lembrou agora?

Jorge: Lembrei.

L1: Foi ali que aconteceu. Cara, eu me lembro como se fosse hoje, a gente tentou... a gente ficou assim: “bah, que filhas da puta, cara. Olha o que esses caras fizeram!”. Desculpa, tu tá gravando, mas foi isso que aconteceu (risos). E olha ai, chamaram na ilegalidade. A gente não sabia exatamente a dimensão do que poderia ser, mas a gente sabia que não ia dar coisa boa. A

gente já tinha indicação jurídica pra isso, já tinha uma certa orientação jurídica pra isso. Foi bom. Foi um aprendizado? Foi, mas eu não faria isso. Aliás, nesse dia, isso era de tarde. Se eu não me engano começou uma e pouco e isso daí já era umas quatro da tarde, mas de manhã a gente teve reunião na ATP. Não sei se tu lembra. Foi uma preparação pra ir aí.

Jorge: Sim.

L1: E essa preparação, olha só, como é que já tava armando o bote, eu que não soube enxergar. Ai eles tavam armando o bote e eu não tava ligado. O Julio já tinha dado uma indicação no dia seguinte. Tanto que a minha fala era no sentido de defender a não greve total, porque se o julio queria, eu não sabia nem porque, mas se o julio queria eu não queria. Essa era minha defesa. Minha lógica era essa lá na frente da ATP. O Afonso esperou, ele tava com o PSTU ali, esperou eu ir lá nos azulzinho pra pedir pra desviar o trânsito que eles tavam deixando os ônibus passar por ali, e tava cheio ali na frente da ATP e tava sendo ruim eu disse: “Cara, pede pra descer lá pela Itibiriça, pra desviar daqui. Porque vai acabar atropelando alguém”. E aí nesse meio tempo que eu fui lá, eles fizeram a fala e diz que já votaram, quando eu voltei e pedi a palavra para eles: “Não, a gente já votou, já decidiu. É greve total, não sei o que”. “Como assim Afonso?” Mas eu peguei o microfone mesmo assim e falei. [incompreensível] Julio quer a paralisação total, eu não quero porque eu sei que o trabalhador vai ter prejuízo com isso. “ah, já foi votado, já foi votado”. O grupo do PSTU foi que inflou aquilo ali, naquele dia, ali na frente da ATP. E eles foram massivo com esse pensamento lá pra frente da... Pra deslocar o centro, entendeu? O centro de... O núcleo de gestão.

Jorge: Sim.

L1: A partir do momento que eles desorganizaram a gestão, eles desorganizaram tudo e a gente não estava preparado pra isso. Se a gente tivesse percebido que ele tava na maldade de fazer isso, a gente possivelmente tinha feito um contraveneno. Mas não foi o que aconteceu. Cara, olha, vou te contar, foi muito ruim aquele dia. Me senti o cara mais impotente da face da terra de não conseguir frear esse trem lombá abaixo. De não deixar ir pra ilegalidade, pra [incompreensível]. Porque eles nos enfiaram as duas: a ilegalidade e a [incompreensível].

Jorge: tu sabe que, esse é um dos aspectos assim que eu... Claro, olhar pra trás e olhar o depois é diferente do que tu tá vivenciando. Primeiro aspecto, assim, quando eu olho pra trás eu vejo que faltou muita... Eu to te falando... Acabou se tornando um bate-papo, mais que uma entrevista. Tô te falando de mim porque eu me senti... Hoje eu me vejo com uma falta de experiência enorme naquele período, sabe? Que isso também ajudou muitas e muitas e muitas

peessoas que estava lá. Tanto nas reuniões na frente do TRT, quanto no Simpa, faltou um pouco mais essa experiência. Tinha muita gente dos apoios dando ideias que nem sempre foram positivas, que acabaram construindo certas coisas negativas. Que é isso que tu tá falando: os grupos de apoio mais radicais empurraram dessa forma. Pra que algumas coisas...

L1: Mas foi, foi o radicalismo. E outra, eu aprendi uma coisa cara: eu aprendi a respeitar um cara que eu não gostava e eu tinha uma série de [incompreensível] porém, pra ele, embora eu sei que ele fez cagada no passado, todos nós fizemos, que é o Gerson. O Gerson tava certo o tempo todo. O Gerson dizia: “L1, a gente não pode deixar essa greve cair na ilegalidade, pra abusividade. Cara, eles vão vir com tudo pra demissão, pra desconto e vão botar tudo no nosso rabo”. Foi o que aconteceu. Exatamente o que ele me falou foi o que aconteceu. O Gerson o tempo todo lá no Tesourinha, o Gerson dizia... E eu cara... Isso me deixava mais confuso ainda porque eu não queria acreditar que o Gerson tava do lado certo. Pra mim ele tava do lado do patrão, e aí?

Jorge: Então aí nós construímos... Nós construímos dois aspectos importantes: um é do próprio sindicato. Nós fizemos esse apanhado todo dele, que não nos traz a construção, no caso, e uma mudança estrutural. Nós trouxemos o fato da própria oposição se dividir em determinado momento nas eleições e tê-la perdido por vários aspectos. Não só porque se dividiu, mas também porque houve esse desvio de conduta em relação a colocar mais votos do que realmente existiam, que fez com que a chapa 4 perdesse. E outro aspecto também, ao longo desse período: a perseguição também. Então já são 3 apanhados. A perseguição política a todos os trabalhadores que se tornaram lideranças e forte nesse caminho de luta. Então nós temos 3 aspectos aí nisso aí. Então se tu tivesse que fazer uma análise desses 3 aspectos que a gente fez essa colocação agora: que que pesaria mais nessa desmobilização? O conjunto deles ou tu falaria que algo tem um peso maior? Pra se chegar...

L1: Eles não têm o mesmo peso, não. Com certeza, 50% desses 3 aspectos aí, o mais pesado dele mesmo, é a perseguição. Porque? Porque ela deixa aleijada a categoria. A partir do momento que ela não só tira. Imagina: pega um futebol 11, tu tira o meio de campo, o armador dos caras. “É bah, acho que vamos ter que se desdobrar aí, coisa e tal. A jogada não é mais por aqui, a jogada é por lá”. E aí de repente... Fora que o banco olhou e... “Tiraram o cara. Eu sou o próximo, nem vou entrar”. Tô fazendo uma analogia aqui pra ti entender que esse é o mais danoso, é o cupim. O cupim da história. É o que o patrão faz. É a força que ele tem. E aí eu questiono muito a questão da... já na antiga CLT eu já era reticente porque é muito fácil o patrão

dizer assim: “eu demito o cara por justa causa”, “a, porque?” “Não sei, botar o motivo que tu quiser ai, eu quero que demita ele por justa causa”.

Jorge: exato.

L1: e ai o trabalhador tem que fazer um esforço, ficar 3,4,5 anos sem receber um salário se for o caso, viver de bico pra cima e pra baixo pra provar... e ele tem que provar. Ó, veja bem, ele tem que provar que ele não fez. Não é o patrão provar que ele fez, é ele que tem que provar que ele não fez. Isso é um absurdo! Isso não existe em... Eu...

[falam juntos-incompreensível]

L1: Ela é um inferno. Ela é inconstitucional. Sabe por quê? Porque ela não tem o que é primordial no direito que é, não só na Constituição Federal, não só na nossa, veja bem, que é a presunção da inocência. Eu perguntei uma vez pra aquela... Maria? Esqueci o nome dela. Que ela era presidente do TRT naquela época, na mediação, eu perguntei pra ela: “existe pena de morte no Brasil?”, eu perguntei pra ela. “É claro que não, seu L1”. Bah, ela é arrogante. Ela tem um nojo de mim. Tem uma raiva de mim (risos) E ela passou a ter nojo de mim e mostrar isso o dia que eu perguntei pra ela “isso mais antigo que o capital e trabalho”. Falei pra ela, bah, ela fechou a cara na hora, ficou vermelha, dai pra cá foi só pancada. E ai eu perguntei pra ela: “Tem... Existe pena de morte no Brasil?” Ela disse não e eu disse “Existe sim senhora. E existe no trabalhismo. Porque aqui o patrão demite por justa causa e tu tem que te virar pra provar que tu não é ladrão, que tu não é sem vergonha, que tu não é isso, que tu não é aquilo, sabe? E ela... ela ficou quietinha. Ela ficou muda, calada. Por que até então, na nossa chapa, não sei se tu lembra, mas demitiram 3 por justa causa. 3. 3 que estavam inscritos na nossa chapa. E fora suspensão, fora... O meu, eles nos atrapalharam terrivelmente. E foi naquela questão da refiliação, que a gente conseguiu conquistar a refiliação. Refiliação é aquele cara que tinha sido sócio antigo que ainda tem direito a voto. E ai a gente só tinha que resgatar e ele dizer: "ó meu, tu tem direito a voto. Vem cá. Só quero teus dados aqui” e pa. E esses caras, durante aqueles 15 dias que nos deram pra fazer essa correria ai, o meu, eles nos atacaram de tudo quanto é lado pra nos atrapalhar. Eles jogam e jogam sujo. Então por isso que eu falo que essa é a pior parte. É a parte anti sindical. Que é a política anti sindical. É a pior parte que tem.

Jorge: Sabe que agora, a pouco tempo, durante a pandemia teve... Existe algo que se falou muito, e ai nós vamos falar do capital mesmo, o capital tem essa cara bem característica de fazer um discurso propositivo e na verdade esconde outras mazelas. Vou te dar um exemplo, que o discurso durante a pandemia era pra manutenção... Pra que tu tivesse a manutenção do emprego

e da renda, que tu reduzisse a jornada e o salário, correto? Tu lembra disso. A medida provisória 936...

L1: Lembro sim.

Jorge: Depois teve a outra medida provisória em outro período, mas em nome disso durante a pandemia a prefeitura deu já em duas vezes, agora esse ano de novo, dinheiro pra... O governo municipal deu dinheiro... Dinheiro mesmo...

L1: pros empresários.

Jorge: Pros empresários do transporte público dizendo que era a diferença das passagens, que as passagens eram tanto. No primeiro momento que foi dado, lá atrás.

L1: Quem é que pagou a diferença... Quem é que pagou a diferença do que tu não recebeu.

Jorge: Exato. Tu paga a lucratividade, né. Mas o aspecto, assim, que fica mais... que é um deboche, eu acho, pros trabalhadores e eu queria que tu analisasse isso, que é o seguinte: a manutenção do emprego e da renda, correto? Pandemia e etc, diminui salário, e a tua parte que tu vai dar de sacrifício pra se manter vivo e receber alguma coisa. E os empresários recebem dinheiro, recebendo dinheiro. Só que o ano passado, no mesmo momento que eles receberam 19 milhões, um mês após isso, os empresários demitiram de rodão os trabalhadores. É que se fizéssemos um resumo dizendo assim ó: “A prefeitura nos dá dinheiro pra nós podermos colocar pra rua esse monte de gente”. Onde que tava, tanto Sindicato, quanto Ministério Público do Trabalho, TRT, pra dizer assim: “não, isso não pode. Isso é um escárnio que tão fazendo”, de pegar todos esse dinheiro pra demitir trabalhadores no período da pandemia. Tu acompanhou isso, né?!

L1: É, entendi. Acompanhei sim. Mas na verdade faz tudo que a gente já conversou. Porque eu te falei lá quando a gente tava falando de CNPJ, sindicato e coisa e tal... Uma das formas... Primeiro, o Ministério Público não se mete nisso porque eles entendem que existe sindicato pra isso. Por isso que eu te falo, o sindicato... Os rodoviários de Porto Alegre são muito mais amarrados do que tu pensa. Porque eles tem uma coisa ainda que é contra eles. Ele instrumenta contra o trabalhador. Todos os aspectos é contra. É contra porque milita contra, não luta por direitos, que deveria e para o Ministério Público e para o TRT não, tá tudo certo. O sindicato aceitou”. Na cabeça deles, eu não sei até que pondo isso... eles não são sem vergonha e sabem o que que tá acontecendo e tão se fazendo também. Mas na cabeça deles é muito simples. É simplista a resposta porque é só dizer “não, eles tem sindicato. Pra que eles tem sindicato?”. Se

o trabalhador não reconhece a importância... Não elege correto, não... Se o trabalhador... Isso que tô te dizendo. Sabe quantos sócios tem hoje em Porto Alegre, do sindicato? Sabe? Atualizado? Nem sabe eu acho, né?!

Jorge: não, não sei. Não tenho nem ideia.

L1: 565. Só. Nós estamos falando de uma categoria que agora, claro, diminuiu muito. Uma categoria que era 10 mil nos anos 90, anos mil ai. Hoje, hoje a categoria tá com 3 mil e 500, cara. Ela tá um terço do tamanho. Mas mesmo assim. Nós estamos falando de 1/7, e desses 1/7 70% não tá na categoria, que é sócio vitalício, que é os aposentados. Ou seja...

Jorge: A grande maioria...

L1: Tem 10% da categoria sócia do sindicato. 10%. 10% da categoria ativa.

Jorge: É, eu acho que esse...L1: Tem 10% da categoria sócia do sindicato. 10%. 10% da categoria ativa.

L1: Esse é um problema muito sério. E é por ai que se resolvem as coisas. Se tu parar pra pensar assim... Se tu não mudar a consciência do teu colega tá fadado a viver nessa... Que nem cachorro correndo atrás do rabo amarrado na língua. Ele vai tentar pegar a língua e não vai conseguir nunca porque não dá um passo a frente e “não, vamos resolver isso”. Mas tu tem que despertar isso na categoria. Dizer: “não, o cara, tu quer realmente resolver isso? Eu tenho o jeito, tu quer? Pega essa ficha, preenche e me entrega. Não entrega pra ninguém. Entrega pra mim e fica quietinho que tu preencheu isso aqui, eu não vou apresentar isso agora. Que é uma ficha de filiação”. No momento certo nós vamos chegar no Ministério Público aqui e dizer “Ó, esses caras aqui, todos querem votar”. Pah. 1500 novos sócios querendo votar, e ai? Vai fazer o que? Tem solução. Só que tu tem que ter o pacto. Tem que ter a pessoa certa pra fazer na tua garagem, tem que ter tudo isso ai. E tem que se fazer embaixo da... Na moita. É um campo minado tu fazer isso. Mas é o único jeito pra ti chegar lá numa eleição agora... Já te falei, dei a data. Março do ano que vem... É março do ano que vem. Março do ano que vem tem audiência. Se nessa audiência chegarem e dizer “Ó, eu tenho 1500 sócios novos que querem entrar, nós só tamo com 575, sendo desse ai, 350 são da categoria, são da categoria hoje. Mas tem 1500 que querem votar”. O meu, acabou. Acabou pra eles. Eles saem no dia seguinte. Faz uma eleição, chama uma eleição nova bota esses caras todos... homologa como votantes efetivos, acabou a história. Eu já digo o seguinte, eu sou pior que isso. Se eu sou o tribunal, eu revejo o estatuto e ó “toda categoria tem direito a voto”. É mais justo pra todo mundo entendeu.

Jorge: Sim.

L1: vai ter os deles e vai ter os meus. É a mesma questão do voto ser obrigatório. Eu não sou contra o voto ser obrigatório. Pelo menos tá todo mundo ali pra votar. Bom, não quer votar, não vota, depois justifica, dá teu jeito, mas pelo menos tu tem o compromisso de eleger o projeto que tu quer.

L1: Mais uma perguntinha rápida agora, fechando então esse ciclo, em função da... Nós começamos pelo ápice da nossa mobilização que foi, claro que vem desde uma construção bem antiga até chegar a 2014, é óbvio, e depois nós temos uma derrotada nisso, que vem vindo aos poucos. Com os descontos que foram feitos, com o sindicato que deveria ter feito, com a perseguição política e as demissões por justa causa ou algumas nem por justa causa, simplesmente demitiram também. O dinheiro público sendo distribuído pras empresas, e foram usados esse dinheiro pra demissão. Na VAP, por exemplo, eu tenho uma notícia ali que foram 90 na VAP, de uma vez só. Fora as outras empresas que fizeram também. E nós temos então, a partir daí, que a gente tá falando sobre isso, que é, acho que é o... da pra dizer assim: o que enterra toda a desmobilização que é a passagem da mobilização pífia que foi pra não terminar com a função dos cobrador. Que eles acabaram vendo. Queria que tu fizesse uma rápida análise sobre essa última parte.

L1: sabe que na arte da guerra umas das estratégias mais antigas da humanidade, numa guerra... Isso é uma guerra. É tu dividir pra tu conquistar. Eles dividiram a categoria. Por isso conquistaram. Todos esse aspectos que a gente tá falando aqui, eles sempre dividiram a categoria. O Afonso e eu. Sempre dividiram. Seja de uma forma ou seja de outra. Às vezes uma sopradinha no ouvido da pessoa certa. Eu tava... eu nunca almejei ser dirigente sindical da categoria. Parece que meio que foi imposto pra mim. Por que nunca? Porque eu nunca me prestei a esse jogo político mais miúdo, Apratto. Eu nunca gostei disso. Eu acho o seguinte: eu sou um cara muito mais... tipo assim, eu prefiro ser teu amigo do que teu adversário. A vida toda. Por quê? Porque eu acho que o poder ele é desgraçado. Então nessa seara de... Nessa sanha de poder, esses caras eles jogam o tempo todo [incompreensível]. Então ficou muito fácil pra eles. Porque eles estavam sem oposição. Oposição que tinha são pose, vamos dizer assim. São pessoas que tão marcadas na paleta. Fica pesado pra puxar. Imagina tu querer puxar a categoria lá a partir da Tinga. Que força tinha o Digão. Digão [incompreensível]. Digão tinha... Nem participou do processo porque ele já tinha sido desligado. O ano passado ele tava sob liminar. Então os caras jogaram o jogo, assim... o jogo rasteiro, o jogo sujo, mas eles jogaram o jogo, entendeu?! Jogaram o jogo. Jogaram pesado. E aí por isso que eles conseguiram lograr ele. E

aí entra o papel de um sindicalismo frouxo, assim. Que entrega, esse de barganha, de ganha ganha. Cara, que que tu acha? Acha que eles ganharam pouco? Eles ganharam muita grana. Muita grana. Porque o que que significa... Pro patrão não significa nada, tá?! Mas é um lucro que deixou de vir pro bolso dele. Porque qual é que é o discurso? O discurso junto... Ni espaço municipal era o seguinte: “Não, a passagem é o preço que é...”, ai vem a questão de disputa de narrativas, “é o preço que é porque nós temos os cobradores...”. Entendeu? Quanto é que representa um custo... 5 centavos. Já parou pra pensar o que que custa pra... 5 centavos. Ah, tá, vamos botar 15 centavos. Podia ser 15 centavos mais barato. Pergunta pras pessoas se elas abrem mão de pagar 15 centavos a mais ou menos pra tirar o cobrador. Não. A resposta é não. Dane-se. E esses 15 centavos por dia, por cobrador, é o que o patrão tá embolsando agora. Porque a passagem continua o mesmo preço. Inclusive tão pensando no aumento de novo. E vem cá, não era tirar o cobrador que resolvia? Que baixava? Como é que fica isso? O brasileiro aceita muito fácil essa história do avanço do capital. Já pensou? Se parar pra pensar, eu to falando aqui, ó: inflação. Tu vai no mercado, certamente. Meu amigo, para pra pensar que no final do ano passado o arroz tava R\$ 9,90 o 5kg, hoje tu não acha por menos de 15 pila. Quanto é que deu? 50% de aumento em 7, 6 meses? E é isso. Olha o café: R\$ 9,90, R\$ 10,90. R\$ 17,90 agora. Eu tive em Porto Alegre e me apavorei com esse preço ai. Eu me apavorei. Eu disse “meu Deus do céu, como é que os caras tão sobrevivendo? Quem é que teve esse aumento de salário no último ano?”. Nenhum trabalhador teve essa reposição salarial. Então nesse aspecto o trabalhador em si é pouco organizado. Ele não compreende que alguém tá ganhando pra ele tá perdendo. E o próprio combustível é o exemplo disso. Aqui é barato o combustível, sabia? Aqui é barato.

Jorge: Mas o combustível da fronteira pra ai é um absurdo. É um assalto. Tá o que, 7 pila a gasolina ai já?

Jorge: tá R\$ 6,89 eu tava vendo hoje.

L1: Então é isso. Sabe quanto é aqui, cara? Em real. Vou te passar em real. Sabe quanto tá aqui? R\$ 2,90.

Jorge: puts. (risos)

L1: A comum. Pega a R\$ 3 e pouco a aditivada.

Jorge: É aqui tá uma diferença de 10 centavos da comum pra aditivada. Então vamos fazer assim então, eu acho que a gente abordou todos os aspectos. Desde a grande mobilização até a

derrocada final ai, que foi a função de cobrador, então gostaria, se tu pudesse... Dissesse alguma coisa pra gente encerrar. O que tu gostaria de dizer, o que deixou de dizer, se fosse interessante pra ti dizer.

L1: Bom, na verdade o que eu gostaria de dizer não é pra mim, é pra nós. Dizer que a gente não pode simplesmente fechar os olhos pra que... quando as coisas...Estão acontecendo... A vida ela é muito dinâmica. Todas as aventuras e aventuras, tudo que pode acontecer no futuro. E que nos sirva de lição, a gente tem que tirar e extrair o máximo das coisas. O trabalhador não pode deixar nunca, mas nunca mesmo, de perceber que ele é o agente. Ele não é um mero coadjuvante. Ele não é nada disso. Ele é um agente. Ele não tem que esperar alguém fazer. Ele tem que fazer. E se for pra fazer, que faça em conjunto. Que faça sempre de maneira “concatenada” como diz o Duval. Concatenada e organizada pra que tenha o impacto mais forte possível. É possível subtrair desse aprendizado todo... isso é um aprendizado que a gente tá tratando aqui. Um aspecto positivo. De que, primeiro: muitas vezes tem que confiar em pessoas que jamais tu confiaria; e vai ter que desconfiar de pessoas que tu nunca desconfiaria. Mas todas tem que ser avaliadas. E fazer isso da maneira mais abrangente possível. Então o trabalhador ele... eu costumo dizer que o trabalhador tem posicionamento, mas ele não tem a dedicação, o tempo, porque, cara, o trabalho suga, e tu sabe disso. Com que vontade tu chega em casa de fazer política sindical? Nenhuma. Final de semana tu tem um dia pra descansar. E os caras que tão atrás da mesa lá, eles sabem disso. Por isso que eles fazem de tudo, pra que cada vez mais a pessoa fique ali ó, sendo “fazedor” de transportar passageiro e trazer dinheiro pra eles. Porque quanto mais ocupado tu vai tá com isso, menos ocupado tu vai tá dizendo o que eu tô te dizendo. É possível. Mas que a gente precisa ponto a ponto e maturando. E enxergando e aparando as arestas. Onde é que tá o problema, quais são a possível solução, qual é a causa disso. Nunca esquecer da história. Que é a história que vai nos ensinar a trilhar caminhos mais seguros no futuro.

Jorge: Feito.

L1: Fechou. Se deixar por mim nós vamos ficar aqui até amanhã e nós vamos falar de economia global, de macro economia, entendeu? Se for por mim a gente vai conversar sobre muita coisa. (risos)

Jorge: tu ainda faz parte das fileiras da CUT, né?!

L1: Cara, eu to... como eu te falei, eu to fora há 1 ano e pouco. [incompreensível] Olha, tô pra voltar agora esse mês, final desse mês ou mês que vem, mas ai vou ver o que eu vou fazer por ai, entendeu?

[falaram juntos - incompreensível]

Jorge: Tá sem a cadeira no [incompreensível] então? Tinha a cadeira até pouco tempo, né?

L1: Não, na verdade é só eu dizer que tô de volta. Mas é que, como eu não to de volta eu não posso dizer isso. (risos) Porque eu deixei o Paulinho lá. Deixei o Paulinho na minha vaga. E o Paulinho faz horas que tá pedindo pra sair e coisa e tal, mas ou é ele ou sou eu, então ele vai ficando.

Jorge: tá certo. Então tá. Vou encerrando por aqui a nossa entrevista, eu acho que já foi dito bastante com respeito o apanhado geral desse período. Até que se estendeu, rendeu bastante a nossa conversa. Te agradeço muito L1.

L1: Não agradeça.

Fim da gravação

APÊNDICE C - ENTREVISTA L2

Jorge Luis Apratto da Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, fazendo uma entrevista pro TCC com metodologia da história oral. Eu vou pedir pra ti se apresentar, L2.

L2: Sou o L2, eu era trabalhador rodoviário até pouquíssimo tempo atrás, participei de várias mobilizações no ramo sindicalista e fui delegado sindical da Carris e hoje vou falar a respeito disso.

Jorge: Vou começar a pergunta pelo ápice daquilo que a gente considera no meio rodoviário, do ápice da mobilização que foi em 2014. E eu gostaria de saber se tu lembra da greve de 2014, o que tu poderia dizer sobre a greve de 2014?

L2: Aleatoriamente, assim? O que me vem à cabeça, isso?

Jorge: É... Como é que tu entrou, quem são as pessoas que, assim, que tu conhecia ou que tu tinha como base...

L2: minha avaliação é que a greve de 2014, ela começa no final de 2012. Lá na Carris rola um movimento por conta de uma premiação que a gente tinha direito no final do ano e que não foi paga na data combinada pela empresa e nós fizemos uma paralisação, da qual eu participei, fui uma das lideranças também. Durou 4 dias, nós conseguimos... Não conseguimos receber o valor integral naquele momento, mas conseguimos conquistar 70%, que a gente não ia receber nada da premiação ali. Eles iam tentar pagar a partir de março do ano seguinte e naquele data não iam nos dar nada. E aí nós fizemos isso aí, conseguimos receber de entrada 70% do valor e os outros 30, aí sim, foram em março que foram pagos. Daí ali em diante acendeu, aparentemente, um espírito de luta dentro dos trabalhadores. Porque isso aí acaba incentivando os outros a quererem fazer. Os trabalhadores rodoviários vinham de... Olha, quase 30 anos sem uma grande greve. Porque lá nos anos 80 tinha dado uma greve mais ou menos parecida com essa que a gente teve em 2014. E então reacendeu essa chama de luta nesse período aí, com aquele movimento e aí as coisas foram ganhando força, foram... as pessoas foram começando a se indignar mais, aceitar menos. E todas as todas as empresas da cidade houve uma grande unidade dos trabalhadores rodoviários, que eu acho que eu não vi depois daquilo de novo do mesmo tamanho. E por conta disso culminou no acordo coletivo ali, daquele ano, nós conseguimos tocar essa greve que durou 15 dias. Em busca de todo que a gente havia perdido no período recente, e também buscando tentar conquistar a jornada de 6h que foi uma das nossas maiores pautas e que a gente não conseguiu atingir naquela greve.

Jorge: Eu lembro bem dessa que era uma pauta comum a todos, essa que era de 6h. E quanto a isso eu acho que o movimento começou forte mesmo, por aqueles que tinha que começar, não sei se essa é tua opinião, que foi pela Carris. E que realmente tomou vulto durante a greve isso, essa tomada de retirada do sindicato pro lado durante a greve, de conseguir a comissão tomar força nisso. Como é que tu isso naquele período?

L2: Ocorre que... A minha impressão é que o sindicato tinha... Ele inclusive fomentou essa greve no início dela, sabe?! E eles surgiram... vieram com a ideia de greve já no começo, na primeira reunião de acordo coletivo que se teve na primeira assembleia, o sindicato pautou a greve. Só que a impressão que eu tenho é de que eles fizeram isso por conta que eles perceberam que não tinha como eles segurarem aquela greve. Eles não tinham condições de segurar então eles tentaram mostrar que foram eles que pautaram pra poderem determinar quando ia acabar. E ai a gente tomou essa greve de assalto deles. Quando eles começaram a querer... Poucos dias depois, não me recordo mais quantos dias, pouquíssimos dias depois de começar, sei lá, eu acredito uns dois dias, mas foi bem pouco mesmo, eles já tavam pautando o fim da greve. E ai nós atropelamos eles, tomamos a greve deles e levamos até onde a gente achou que tinha que tocar. Montamos essa comissão, ela foi eleita, eu não fazia parte da comissão, eu fiquei lá na Carris... Mas forte lá na carris, eu estive por várias garagens na cidade, inclusive na que tu trabalhava também eu estive presente, na presidente vargas durante a greve e tive também em algumas outras, mas eu me concentrei mesmo foi na Carris que era a garagem que eu trabalhava. E ai a gente conseguiu fazer isso ai, tomar deles e eles nunca mais tiveram domínio da greve até o momento em que ela acabou. A gente tomou o domínio deles até o fim.

Jorge: Em linhas gerais, qual tu considera o aspecto positivo da greve, do pós greve?

L2: eu acho que assim ó, a grande vitória dos trabalhadores daquele ano foi o fato de que nós mostramos que a gente tinha força. Força pra caramba. Porque não tinha o advento de aplicativo de transporte, não tinha advento... Não tinha lotação em quantidade suficiente pra carregar os passageiros que o ônibus carregava. E assim sendo, os trabalhadores foram capazes de parar a cidade de fato, como fizeram por 15 dias e não teve o que fazer. Não teve muita, não teve nada que fizesse os trabalhadores voltar a trabalhar e se curvar a trabalhar naquelas condições que nós estávamos trabalhando até então. Então a gente manteve essa luta até o final independente de qualquer outra determinação.

Jorge: Depois do pós greve, como tu mesmo disse agora pouco, não houve uma mobilização igual a essa do que aquele período de 2014 e a gente observa atrás das notícias que houveram, por exemplo, paralisações por garagens, mas nem todas. Pouquíssimas. Isso demonstra já, nesse primeiro instante, uma queda na mobilização? Da categoria como um todo?

L2: Sim. Por conta de que aí começaram as represálias. Depois da greve sempre acontece isso... Sempre, em linhas gerais, como se observa na história do sindicalismo, depois de uma grande greve geralmente vem a represália porque é pra não acontecer de novo aquilo. Patronal vem pra cima pra garantir que aquele movimento não aconteça outra vez. Foram 15 dias de ônibus parado. Pra eles aquilo ali foi uma perda absurda naquele ano, e óbvio que eles queriam garantir uma forma daquilo não acontecer. Então chegou lá pra... mais pras empresas lá da zona sul, teve um absurdo assim de demissões, de pessoas que eram lideranças das greves. Na Trevo e Tinga, que eram empresas de ônibus da época, hoje só tem a Trevo, a Tinga foi incorporada pela Trevo. Essas empresas, salvo engano, elas demitiram quase que a totalidade, quase a totalidade dos trabalhadores envolvidos na greve. E isso vai desmobilizando. As pessoas trabalham, elas dependem do salário pra viver, pra bancar a casa... e foi uma jogada que a patronal fez e dali pra frente não da pra dizer que não funcionou. Funcionou, acredito que muito bem. E tem outros elemento também que, por menores assim que vão levando, mas eu acredito que o principal foi isso. O principal foi a represália que teve depois, a quantidade de demissões que se teve, tem alguma coisa de discussão política, que a gente vai ter daqui a pouco em algumas perguntas, sei eu. Mas eu acho que o forte mesmo foi o medo de perder o emprego das pessoas.

Jorge: Um dos aspectos que acaba sendo abordado por quem teve dentro do movimento e dos que sabem do movimento como um todo e permanece como rodoviário, tu faz pouco, faz duas semanas que deixou de ser rodoviário... Tu sabe que um dos aspectos, com referência a não mobilização mais, a esse momento difícil, pode ser não só esse aspecto, mas eu queria saber de ti, o papel do sindicato foi crucial pra que se estabelecesse de fato essa caça que a patronal fez? Ele poderia como poder ter atribuído outra... De outra forma poderia ter ajudado?

L2: A falta de atuação deles, quando se começou a ter essas represálias ai, foi algo que auxiliou a desmobilização. Porque eles não fizeram nada contra aquelas demissões. Porque invés deles enxergarem aquelas pessoas como trabalhadores da categoria e que eram pessoas pelas quais eles tinham que tá tocando a pauta, eles tinham a legitimidade de tocar a luta em nome daquelas pessoas, parar uma garagem pra garantir o retorno daquelas pessoas, eles não fizeram nada disso porque invés de enxergarem esses caras como trabalhadores eles enxergavam como concorrentes. Então o sindicato da categoria, ao invés de defender a categoria, enxergava a categoria como alguém inimigo que disputava com eles. E ai se aliava a patronal pra ir contra o peão. Eu nunca tinha visto isso na minha vida. Eu tive que vir aqui pra... A minha mãe era rodoviária desde 92 já, eu era criança e eu escutava as coisas em casa e agora eu tive que ir

trabalhar pra ver isso acontecer. Porque tu não acredita quando tu escuta que o sindicato se juntou com a patronal pra ferrar o peão. Não tem como. É insano tu pensar esse tipo de coisa.

Jorge: O trabalhador se viu pressionado por esses motivos após greve, justamente pelas grandes demissões, são as represálias da patronal, também aliada a falta de atuação, então tu acha isso, pela falta de atuação do sindicato. Tu acha também em algum aspecto, se a gente começar a montar um conteúdo maior, tu acha que o fato de terem sido descontados, principalmente na iniciativa privada, os 15 dias também tem esse aspecto negativo?

L2: Sim, isso eu acho que tem um peso também, é óbvio, porque as pessoas dependem daquilo ali pra viver e mexer no bolso é algo bem pesado pro trabalhador, mas eu não acho que essa greve não teria acontecido, mesmo que os trabalhadores soubessem desde o primeiro dia que eles nunca iam receber os dias de greve. Eu acho que ela teria acontecido da mesma forma, porque, eu vou usar uma expressão aqui bem Marxisita, que eu gosto bastante, que chama O Ódio de Classe, ele tava naquele ano o ódio de classe mais lindo que eu já vi na minha vida assim, sabe?! Ele tava lá em cima. Eu nunca mais vi aquilo se repetir. Então se antes os trabalhadores soubessem eles iam igual. Mas sim, impactou, doeu no bolso das pessoas ter aqueles descontos todos.

Jorge: Nesse aspecto tu acha que houve um pouco de falta de experiência dos grupos que estiveram à frente do movimento?

L2: Bah, que pergunta. Nunca parei pra pensar. Eu acho que não... eu acho que todos os grupos, ou pelos menos maior parte deles, em número suficiente pra tomas as deci... Pra fazer aquilo virar uma decisão, eles tava ligados a alguma organização política. Então talvez, algumas organizações tivessem com intenções diferentes das dos trabalhadores. Não necessariamente horríveis, não necessariamente ruins, mas eles fazendo uma visão macro do negócio, porque eles não podiam tá ali só pensando nos trabalhadores rodoviários, eles tinham que olhar pra tudo que era lado enquanto organização política, então talvez esses aí tenham nos atrapalhado um pouco. Algumas organizações políticas. Mas eu não acho que os trabalhadores por si só, a falta de experiência deles, tenha sido responsável, porque eles tavam sendo divididos, entende? Por alguém. E essas pessoas aí que... Tinham muita experiência e muito conhecimento. Então não acho que faltou experiência. A maioria dos trabalhadores que estavam liderando a greve eram ligados a alguma organização política. Eu por exemplo era também.

Jorge: e aí continuando nesse... que a ideia dessa pesquisa é levar o porquê das desmobilização disso. Justamente, tu já falou sobre vários aspectos, e sobre o aspecto do patronal que tem essa bagagem de, por exemplo, penalizar o trabalhador no pós greve, durante muito tempo isso aconteceu. Acontecia na... Essas demissões, inclusive algumas demissões por justa causa,

inclusive tu foste um deles que teve que voltar pela justiça, Gostaria que tu falasse sobre isso, se pudesse falar um...

L2: Essa demissão que eu sofri por justa causa foi em 2015... É, foi 15. Ali em agosto de 2015 eu fui demitido e voltei no final de 2017, judicialmente, esse processo não está completamente encerrado ainda. Eu nem recebi em dinheiro ainda. Eu ganhei em todas as instâncias já, mas ele ainda não foi finalizado. E o que ocorreu é que foi uma perseguição que eu sofri, claramente. Naquela oportunidade fui demitido e mais 5 colegas na carris. Todos por justa causa, por conta de uma outra paralisação que a gente fez, que foi uma paralisação... quando a brigada militar, que é a polícia militar aqui do Rio Grande do Sul, anunciou que ia fazer uma paralisação, vários setores receberam autorização pra não trabalhar naquele dia pelo argumento de que, como eles lidavam com dinheiro não era seguro eles trabalharem. Bancos, por exemplo, receberam autorização pra não trabalhar porque lidavam com dinheiro, sendo que banco tem vigilante, tem tudo que é equipamento de segurança antes de tu chegar até onde tá o dinheiro. E aí nós fizemos essa solicitação e não atenderam. Não deixaram nem ao menos a gente reduzir a quantidade de ônibus na rua. Só mandaram a gente trabalhar igual, como qualquer outro dia. E a gente não tem nenhuma trava pra assalto. Se o cara quiser assaltar a gente, ele entra no ônibus e assalta. E aí imagina ele sabendo que não vai acontecer nada, que ele não tá correndo risco nenhum naquele dia, de prisão ou de algo assim. Então os trabalhadores solicitaram, naquela época eu já era representante eleito já, e aí fizemos a paralisação. Fizemos a assembleia de manhã, fizemos tudo no rito legal. O sindicato não teve lá nos apoiando, como sempre viraram as costas, mas a gente com a nossa representatividade, legal mesmo, porque nós éramos eleitos e tal, tanto eu quanto a maioria dos outros que foram demitidos juntos, e a gente foi e tocou essa paralisação e depois eles nos demitiram por justa causa, 3 dias depois da paralisação. E é um tipo de perseguição que acontece muito. Então levando lá pra aquela linha que tu perguntou, “mas porque desmobilizou?”. Ocorre esse tipo de coisa, de um lado tu a desmobilização... As pessoas perdendo emprego... Porque tu perder 1 dia de trabalho, tu perder 10 dias de trabalho, te descontarem 15 dias de trabalho que nem foi na greve, é uma coisa, tu perder o teu salário pra sempre é outra bem diferente. Aqueles 15 dias de greve, alguns trabalhadores correram atrás depois e se recuperaram. O importante é que a gente conseguiu mostrar a nossa força ali. Agora, o nosso emprego é bem mais difícil de tu recuperar, ainda mais quando tu sai como grevista de dentro de uma empresa. A gente sabe como é que funciona aqui dentro. Eles se comunicam, essas coisas todas. Tu sair de uma empresa porque tu fez greve, nenhuma outra vai te contratar. E a greve é um direito do trabalhador. Aí tu ser punido, ser demitido porque fez uma greve... Aí tu alia ao fato das pessoas estarem perdendo emprego, pelo outro lado ter o sindicato que ao

invés de correr atrás pra auxiliar essas pessoas que foram demitidas por tocar a luta, por tocar greve, por lutar pelas pautas que a categoria reivindica, o sindicato não faz nada pela readmissão dessas pessoas. O sindicato não fez nada pela minha readmissão. Nada. Absolutamente nada. Ele foi procurado e eles disseram que eles não iam fazer nada, não só pela minha, no caso todos os colegas que foram comigo, ali naquela oportunidade, eles disseram que não. Que não iam nos ajudar. Com essas palavras: “A gente não vai fazer nada porque a gente não quer esses caras de volta porque eles são uma pedra no nosso sapato”. São coisas nesse nível. Então tu junta... Que nem eu repito aqui, um lado as demissões acontecendo e outro lado quem tem que te defender, nesse momento se eximindo, o que que o trabalhador do senso comum vai fazer na hora de tocar uma pauta?

Jorge: eu vou te fazer outra pergunta, aliás dentro já dessa linha. Que é interessante. Tu tocou no assunto que a gente chegou nesse ponto que tu fala da demissão porque tu fez junto com os demais colegas uma paralisação...

[inaudível]

L2: Eu liderei. É muito importante deixar registrado isso. Eu liderei junto com mais 5 colegas. Porque essa paralisação foi votada em assembleia, por solicitação dos demais colegas. Tinham mais de 200 trabalhadores, inclusive nas fotos que a Carris levou pra comprovar... Que o argumento da empresa que eu trabalhava, que era a Carris, pra minha demissão, é de que só nós tínhamos feito a paralisação. Só essas pessoas. Essas 6 pessoas demitidas tinham trancado o portão. Talvez eu esteja errando o número. Não tenho certeza se são 6 ou 7, mas é isso aí. O argumento da Carris era que só essas pessoas trancavam. Mas as fotos que eles mandaram pra lá mostravam todos os trabalhadores na frente do portão, (riso) votando, com o braço levantado, em assembleia. Mais de 200 trabalhadores na frente do portão principal com o braço levantado, votando numa assembleia. Então tipo, eles demitiram nós 6 argumentando que só nós, mas é porque nós éramos as lideranças. A gente era quem [incompreensível]. O trabalhador chegava “a gente quer parar a Carris” a gente parava. Porque teve ano aí que a gente parou a Carris mais de 10 vezes num ano só. Então nós éramos uma pedra no sapato pra eles.

Jorge: e dentro desse aspecto essas outras... A gente nota depois da greve, principalmente tu falou 2015, foi em seguida da greve. E aproveitando também pra dizer, tu foi delegado duas vezes...

L2: uma.

Jorge: Uma vez tu foi delegado sindical, né?! E mantendo essa linha das greves por garagem, às paralisações por garagem, que foi essas aí, todas as demais, se eu não me engano, eu não... Eu quero que tente lembrar se houve ao menos uma paralisação feita pelo sindicato.

L2: Ali na zona norte tem muitas garagens com delegados sindicais e as lideranças das garagens são ligadas ao sindicato. Então teve alguma coisinha de movimentação ali sim, mas eu não me lembro de uma paralisação que tenha durado um dia inteiro. Eu posso estar falhando aqui, eu não quero... Não vou cravar pra te dizer que não ocorreu, mas eu sei de algumas coisas que aconteceram organizadas pelo sindicato, mas eu não sei de nada que tenha durado um dia inteiro. A gente já fez várias paralisações só enquanto representantes de nível bem inferior ao sindicato que duraram isso ou às vezes até mais.

Jorge. É. Porque a maioria delas foram como tu disse, da carris, da Tinga, da Trevo...

L2: Exato.

Jorge: foram... As lideranças foram demitidas inclusive.

L2: pautadas pelos trabalhadores da base.

Jorge: inclusive o L3 da Trevo foi por justa causa, o...

L2: Digão.

Jorge: O digão foi por justa causa.

L2: Na época o barreto também.

Jorge: O Barreto também acabou retornando, o Digão infelizmente ainda não.

L2: Que não retornou e saiu de novo em uma nova instância.

Jorge: Pois é. E tá complicado. Então esses aspectos assim que vem... Acabaram com a maior de todas as derrocadas, que acho que em termos de mobilização isso o entrevistador tá metendo onde não devia, mas é um fato. A desmobilização acabou culminando com a extinção da função de cobrador. Tu concorda ou tem uma outra visão? Qual é a tua visão sobre esse aspecto?

L2: O que... Eu não acho que a desmobilização foi a causa do fim da função. Mas eu acho que ela contribuiu bastante sim. Se a gente tivesse feito no período onde se deveria fazer, enfim, onde tava rolando as votações e tal, no período anterior, a devida luta, a devida paralisação, a devida movimentação, fosse o que a gente determinasse dentro de uma assembleia, dentro de uma coisa lá como pauta de tocar a luta pra evitar isso a gente teria evitado. Eu não tenho nenhuma dúvida. Eu não tenho nenhuma dúvida de que... Porque em 2019 a gente fez um movimento minimamente existente e aquela votação tava perdida pra nós. A gente ia... Os cobradores iam ser derrotados em 2019. A gente fez um trabalho do caramba aquele ano pra conseguir virar isso e a gente virou. Mas ai agora, no ano passado a gente não conseguiu repetir no mesmo nível. Porque a câmara tinha um ali... Tinha uma coisa que era um alinhamento com a prefeitura nesse período recente que no período anterior não era tão forte esse alinhamento e pra nós foi favorável na hora de virar os votos que a gente precisou virar porque a votação tava 23 votos contra nós e não tinha o que fazer. A gente só precisava de 19 pra perder e a gente

tinha 23 contra (riso). E a gente conseguiu. Virou, virou, virou, nós fizemos 23 votos. Isso em 2019. E ano passado a gente não virou 1 voto. 1 voto.

Jorge: É. Apesar da aparente unificação que se tem notícia entre os trabalhadores de oposição... Porque eu to pautando na entrevista a oposição rodoviária de porto alegre, né?! E entre a aparente união da oposição e do sindicato no aspecto pra pautar isso qual é a tua avaliação do sindicato com relação a essa mobilização?

L2:

Jorge: claro.

L2: Mas eu... Mas a gente sabe de várias coisas que ficam meio claras pra gente, assim, qual é a vantagem que tu tem em não fazer nada que é o teu trampo, sabe?! Que é o teu trabalho. Tu representar uma categoria, tu lutar pelo direito, pelo trabalho daquelas pessoas. Depois que eles tão votando, depois que tá tudo pronto tu vai lá querer reverter? Não vai reverter. Passou pela Câmara... É muito difícil mudar uma decisão depois que ela passou pela câmara de vereadores. A gente sabe isso...

Jorge: Tem...

L2: eles também sabem.

Jorge: quem de fato representa legalmente e tem o poder atribuído de representatividade, de bloquear certas coisas e de aumentar o movimento e tem o dinheiro pra isso seria o sindicato. Eu acho que faltou de entender, de mobilizar a garagem...

L2: é óbvio. As pessoas não sentiam segurança em sair porque bem ou mal essa legitimidade jurídica faz muita diferença na hora do trabalhador decidir parar numa greve ou não parar. 2019 a gente não teve a dificuldade que a gente teve agora pra fazer essa luta. Porque? Porque o sindicato tava lá apaziguando aquilo. As pessoas sabiam que não ia ter problema, ninguém ia pra rua por justa causa porque não tinha sindicato. Que foi algo que aconteceu, por exemplo, conosco. Um dos argumentos da Carris, na hora da minha demissão, é que o sindicato não estava junto lá. E dependendo do juiz que pegar isso eu não duvido que passe essa argumentação. De que o sindicato não tava então não tinha legitimidade. Pra nossa sorte não aconteceu. Nós chegamos lá e os juízes entenderam que nós tínhamos a legitimidade pra tocar aquela paralisação e por conta disso mandaram retornar nós. Quase todos nós. Uma colega nossa perdeu e optou em não recorrer. Mas os outros todos retornaram. E a Carris tentou usar aquilo como motivo e eu não duvido nada, tanto que teve uma colega que perdeu em primeira instância. Porque tem gente que pode levar isso em conta. Tem juiz que pode interpretar de fato que tu não tem direito de tocar isso sem o aval do sindicato. E eles nem aparecem em várias oportunidades.

Jorge: Tu diria que o nosso sindicato se serve em linhas gerais, sem a possibilidade de acusação nenhuma porque não existe legalidade pra isso, pra se falar, ele se atribui mais ao assistencialismo do que diretamente à luta estrutural?

L2: Isso fica muito claro pra quem tá dentro da categoria. Por que se tu olhar assim... Ai se tu tiver qualquer probleminha de linha particular, do tipo “ai, eu não consigo a consulta com o médico tal, vão cortar minha luz, eu preciso de uma cadeira de rodas”, bate lá e tu vai sair com isso. Eles vão dar um jeito, eles vão se bater, eles vão fazer o que eles tiver que fazer, eles vão arrumar isso pra ti. Mas ai tu pega numa garagem lá que cortaram o uniforme, que o cara não tem um banheiro pra ir no final da linha, ele chega e ele trabalha o dia inteiro sem ter um banheiro pra ir, eles não fazem nada a respeito. Esse tipo de coisa é uma pauta ampla... Não é nada de mais tu solicitar pra uma empresa colocar um banheiro num terminal, mas tem terminal em Porto Alegre até hoje que as pessoas não têm onde ir. Que tem que ficar batendo na casa de vizinho, tem que ir num bar perto do terminal porque a empresa simplesmente não põe um banheiro lá pro trabalhador usar. E o sindicato não faz nada a respeito. Então eu concordo completamente com isso: eles tem uma linha muito mais assistencial do que de luta.

Jorge: Então eu vou... vou fazer uma... Vou deixar aberto a pauta pra te dizer assim: a pergunta principal que vem, a gente conversou bastante, a gente foi direto em algumas... Tentando trazer o período, né, nesses aspectos do período, dos acontecimentos, agora em linhas gerais, de 2014 pra cá, como tu analisa a desmobilização dos trabalhadores, considerando o trabalho do sindicato, os descontos e as perseguições por garagem. Qual seria a tua análise geral nesse aspecto?

L2: Eu acho que essa queda da mobilização, da vontade de lutar dos trabalhadores ela vem completamente ligada aos dois pontos: a quantidade de ataques que eles vem sofrendo nos seus... nas suas condições de trabalho, na sua remuneração, nos seus direitos, em tudo que a gente vem perdendo, inclusive como classe trabalhadora, no último período. Não só como trabalhadora, não só como trabalhadores rodoviários de Porto Alegre, todo mundo vem perdendo muito e com os trabalhadores rodoviários de porto Alegre não tem sido diferente. A gente passou praticamente 3 anos sem reajuste de salário. E num período recente, agora, onde a inflação vai a 10, 12% e a gente sem nada de reajuste. E ai... Esse ano foi o primeiro agora, nos anteriores não tinha tido. Então alia isso, que é toda essa perda de salário a um sindicato inoperante, que faz de conta que não vê as coisas que tão acontecendo, porque tá todo mundo te dizendo, todo mundo pra ti, todo momento indo lá, te trazendo as denúncias... Eu era o delegado sindical e eu levava isso. Eu pedia ajuda, eu buscava. As coisas que eu tinha condição de fazer sozinho eu fazia sozinho, mas tem coisas que tu precisa de uma base jurídica pra fazer.

Tu precisa ter uma representatividade além da tua, pra te auxiliar e tu simplesmente não conseguia. Coisas simples. Então tu alia a falta de segurança dos trabalhadores em tocar a pauta, com a quantidade de ataques que eles tem, com o desemprego lá em cima do jeito que tá agora, isso tudo auxilia pra luta se dissolver, sabe?! O cara tá com... Ele enxerga ali que ele já perdeu um monte de coisa, que se ele resolver tocar uma luta ele pode tomar uma justa causa e que talvez ninguém vai lutar por ele pra reverter aquela justa causa e ai ele vai pro mercado de trabalho buscar emprego num dos períodos em que o país está com a maior taxa de desemprego da história. Um dos períodos mais altos de taxa de desemprego da história. Junta tudo isso... É triste, mas é bem fácil de compreender porque que o trabalhador não tá fazendo uma greve, porque ele não está tocando a pauta. Ele não tem segurança nenhuma pra fazer isso. Ele não tem segurança nenhuma. Eu acho que é isso que... Essa falta de segurança, essa inoperância do sindicato e a quantidade de ataques que ele vem sofrendo faz com que a luta esteja do jeito que tá agora. Praticamente estática, parada. Eu acho que esse ano... eu acredito, inclusive, que esse ano tinha chance de ter uma greve se não tivesse tido esse reajuste. Tanto que eles colocaram pra nós. Esse ano eles garantiram a inflação sem problema nenhum. De cara eles já deram a inflação.

Jorge: É uma situação bem...

[falaram junto - incompreensível]

L2: O trabalhador não ia aceitar o 4º ano. Porque a gente teve um reajuste de 1% e depois mais 2 anos sem nada, zero, zero de reajuste, e aí agora, no 4º anos com zero de reajuste, os trabalhador não iam aceitar esse ano. Tem limite e eles também sabem disso. Por mais que o trabalhador só [incompreensível] é aquela coisa, né, meu se eu tô perdendo, só perdendo, perdendo, perdendo, então dane-se porque agora eu vou lutar. Porque eu já tô perdendo mesmo.

Jorge: É um aspecto interessante porque as pessoas que são remanescentes, que já são... já tem linhas já sem cobradores... Como está terminando a função, perde força por causa disso. O trabalhador que tá lá, o cobrador, ele não tem a perspectiva que ele já tá em teoria em aviso prévio, por que ele pode ir hoje, amanhã ou depois de amanhã.

L2: É, exatamente isso, porque eles ficam com uma papagaiada que tu assiste ai, “não, porque a gente vai formar os cobradores pra virar...”, me explica como que todos cobrador vai virar motorista? E os motoristas que tão ai vão fazer o quê? É ridículo eles acharem que a gente vai cair num papinho desses. Não tem condição nenhuma. E outra coisa, nem todo cobrador quer ser um motorista. E eles tão dizendo do tipo: “não, não, mas eu vou deixar pra virar motorista”. Tem gente que não tem habilitação nem pra carro porque nunca se deu bem com direção agora

vai dirigir ônibus? Me explica? É ridículo isso. É ridículo. Aí colocaram um xis nas costas mesmo. O que ele vai fazer?

Jorge: eles tão existindo as demissões dos cobradores sem qualificação...

L2: Claro, claro!

Jorge: eu não sei como é que fica referente a lei, né?! Isso é algo pra ser visto.

L2: Não, deve existir, mas não vai acontecer nada. É do tipo “ai, até o final de 2025 vão tirar todos os cobradores”. Me desculpa, mas eu realmente não acredito que vai ter cobrador até dia 31 de dezembro de 2024 dentro de ônibus.

Jorge: Verdade. Gostaria de colocar mais alguma coisa?

L2: Não. Se tiver mais alguma coisa, mais alguma dúvida e quiser, pra gente concluir ou pra gente seguir, pra ficar mais completo ai.

Jorge: Acho que tá... pautamos toda a... essa tua analogia, né!?

L2: É.

APÊNDICE D – ENTREVISTA L3

L3: iniciou a gravação.

Jorge: Tão tá. Teu nome é L3?

L3: SIM, SOU L3.

Jorge: Hoje é 19/07/2022. Esta é uma entrevista concedida por L3 em Porto Alegre. A entrevista faz parte do trabalho de conclusão de curso, desenvolvido na Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e que tem como objetivo, através da metodologia da história oral, conhecer o porquê, na visão dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre e das lideranças da oposição sindical, ocorreu um processo de desmobilização dos trabalhadores rodoviários no período posterior a greve de 2014. A pesquisa consiste na entrevista com rodoviários nas quais se conversa a partir de um roteiro de perguntas maleável. O conteúdo da entrevista será utilizado para fins de pesquisa, educação e cultura, sem fins lucrativos e quando for o caso será divulgado na internet para que vocês e outras pessoas tenham acesso aos resultados. Você tem a Liberdade para decidir se participará da pesquisa ou não e pode solicitar a interrupção da entrevista ou desistir a qualquer momento. Você pode autorizar a divulgação da sua identidade ou solicitar que ela seja omitida. Não há custos nem compensações financeiras pela participação. Caso você se sinta cansado, triste ou confuso, podemos parar na entrevista e se for do seu desejo, retomá-la em outro momento. Se você não se sentir confortável para responder alguma pergunta, podemos passar para outra. Se for do seu interesse, você poderá definir um prazo para o início da divulgação da sua entrevista.

Vou te fazer as perguntas, tá, ?

L3: Feito.

Jorge: Você está esclarecido quanto aos objetivos da pesquisa e quanto a forma como a entrevista será feita?

L3: Sim

L3: Você concorda que a sua identidade seja revelada?

L3: Sim.

Jorge: Você autoriza o uso da entrevista para fins culturais, educacionais e de pesquisa?

L3: sim.

Jorge: Você transfere os direitos patrimoniais da entrevista ao pesquisador e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul, ou seja, permite o uso da mesma sem compensação financeira?

L3: Sim.

Jorge: Perfeito. L3, pedir que tu se apresente então.

L3: Sou o L3, fui rodoviário em Porto Alegre entre 2003 e 2018. Um total de 15 anos e 6 meses de atividade na categoria.

Jorge: Perfeito. Aí nós vamos começar então com aquilo que foi a maior mobilização dos rodoviários, que foi até levada pela oposição sindical em 2014, que foi a greve de 2014. E eu gostaria que tu fizesses essa construção pra falar sobre a greve... Como disse um outro colega nosso, ela não iniciou ali, ela iniciou um pouco antes. Essa tua caminhada até entrar na greve e a greve em si, pode fazer uma rápida análise pra gente?

L3: Sim. É, eu comecei a entrar na atividade... Eu sempre tive curiosidade e um pouco de sensação de não pertencimento ao mesmo ambiente que... ambiente empresarial, ambiente que... de... Eu sempre entendia a minha relação com a empresa como uma relação de troca e não uma relação de, que eles dizem hoje dia muito, parceria, ou de colaboração, etc e tal. Até porque no decorrer dos tempos a gente foi... fui percebendo dentro da categoria, dentro das empresas uma série de absurdos acontecendo contra o trabalhador e também com a sociedade que é usuária do transporte que não me permite me colocar na posição de colaborador dentro dum universo desse. Então desde cedo eu percebi que eu me enquadrava mais, não na posição de um colaborador dentro de um sistema de transporte, mas como um operário que tava vendendo essa força de trabalho e que tinha direitos, além dos deveres, obviamente, mas que tinha direitos e muitas contestações a fazer e em algum momento o mosquitinho me picou. Eu comecei a despertar um interesse ainda maior ali por volta de 2008, 2009. Sendo que 2010 foi o meu primeiro ato na categoria, participando de uma atividade em frente a garagem da Viação Alto Petrópolis, a VAP, lá na... Quase na divisa com Viamão lá. De madrugada a gente já foi pra lá, participar do piquete e etc e tal. Ali eu já estava nos meus primeiros passos no movimento sindical dentro da categoria dos rodoviários, ali. Obviamente aquele primeiro contato já me serviu pra tentar identificar um pouco quem era quem dentro do cenário sindical dentro da categoria. Eu ainda era muito novo nesse ambiente, mas fui logo percebendo quem era quem. Os discursos e as práticas eram antagônicos, né?! Naquele momento, na primeira experiência eu percebi isso de cara, assim. As coisas que das pessoas que estavam no carro de som discursando não eram as mesmas que saíam sorridentes da reunião junto com a patronal. Aquela questão de um discurso pra fora, mas pra dentro uma prática própria dentro do sindicato. Desde então eu já tô concorrendo a... Acho que 2011 já concorri, aí eu já tava com uns 8 ou 9 anos de empresa, não me lembro bem. Mas eu já era motorista na empresa. Eu entrei como cobrador, mas nessa época já era motorista, já era motorista se não me engano no início de 2009. E aí eu comecei a entrar pra dentro da... eu comecei a perceber que nesse ambiente de rodoviários, pro

trabalhador ter uma certa autonomia pra falar aquilo que pensava, e isso não é algo que tipo... ilimitado. Mesmo o trabalhador estabilizado dentro da empresa, ele tem reservas, porque assim, esse ambiente do transporte de Porto Alegre, essas empresas, elas atuam a mais de 60 anos aí e os métodos que elas utilizam são dos mais variados possíveis. Eu reforço isso que to colocando e eu faço questão se for possível, que entre no teu trabalho aí porque esse é o tipo de coisa que tem que ser divulgado de fato, sabe?! O método como essas empresas agem não só com os trabalhadores, mas também com a sociedade. Porque o reflexo das políticas que eles aplicam dentro das empresas... os reflexos saem lá pra sociedade. Seja na qualidade do transporte, no tempo que as pessoas ficam na parada, seja no tipo de ônibus e na qualidade de ônibus que é colocado pra circular etc etc etc. Então logo fui percebendo isso e pra mim ter um pouquinho de mobilidade, do ponto de vista da organização sindical e do ponto de vista da organização e do ponto de vista dos trabalhadores dentro da empresa, eu me candidatei ao cargo de cipa, fui cipeiro. De antemão eu já fui pesquisando a respeito, fui descobrindo que era um cargo que daria uma certa estabilidade, como deu de fato, e entrei, ganhei a primeira eleição em 2011 e só parei de ganhar eleição quando eu de fato saí da empresa em 2018, que por iniciativa própria minha eu acabei saindo da empresa. Nesse meio tempo eu tive outros detalhes aí que eu vou omitir nessa discussão aqui, nessa entrevista porque não vem ao caso, não é parte... de alguma forma, mas de outra não é, mas enfim. Desse processo aqui que a gente tá discutindo. Então lá por 2012, 2013 eu já tava encerrando meu mandato de cipa, já quase indo pra um próximo etc. E eu lembro de ter participado de uma atividade. Uma assembleia do sindicato dos rodoviários, que era lá na Venâncio Aires. Que foi uma assembleia clássica. Se não me engano foi ali que foi... Que teve um confronto... Nem dá pra dizer que um confronto, né?! Teve uma atitude covarde da direção do sindicato, digamos assim, que partiu de fato pra agressão com os rodoviários. Teve apedrejamento, etc e tal. De fato da pra dizer que os ânimos estavam exaltados etc e tal, mas em...

Jorge: famosa assembleia da pedrada.

L3: Essa aí. Em hipótese alguma se justifica a direção do sindicato contratar bate pau lá pra bater em trabalhador e jogar pedra em trabalhador e machucar trabalhador e essa assembleia foi uma assembleia bem emblemática é fato que a categoria já vinha ao longo de anos aí... Tem gente que coloca essa assembleia como definidora da faixa de corte. Como se fosse o movimento das águas que rumaram rumo a 2014. Eu vejo como algo anterior ainda porque uma coisa é tu criar um movimento e tu dar rumo pra ele em 2, 3, 4, 5 anos, mas outra coisa é tu ter a receptividade nas pessoas que vão entrar ou não no seu movimento, ou que vão apoiar e esse apoio do movimento dos rodoviários que culminou na greve de 2014 ele surge bem antes. Ele

surge justamente a partir desse sentimento que eu expressei no início da minha faixa aqui com relação ao ambiente de trabalho, o ambiente de cerceamento de opinião, de fala, cerceamento de movimentos, um regramento quase no estilo militar que as empresas abordavam, de corte de cabelo, a camisa pra dentro das calças, acinturadinha, a cinta amarradinha, em alguns lugares dependendo da linha e do ônibus até gravatinha era todo uma ambiente que... Ao mesmo tempo que se cobrava do trabalhador, isso não se refletia na prática, nas condições de trabalho, na remuneração, sabe?! Na lida com os trabalhadores de fato. Então a greve tem de repente seu ponto sim mais alto pré greve ali em 2012 com a assembleia da pedrada, mas eu acho que o sentimento, que depois se refletiu em apoio a greve vem de muito antes. Inclusive uma das bandeiras que a gente levantou na greve foi a bandeira do fim do banco de horas já, fim do intervalo que eram problemas que assolavam a categoria, eu não como é que tá hoje, talvez assolam ainda, a muito tempo. A muito tempo. Então tipo assim, não foi um negócio que surgiu, que a categoria revidou de momento, não! Era um negócio que já vinha meio que destruindo a relação das empresas com a categoria. Ficar 3,4 horas as vezes num final de linha, num final de semana, quando poderia ter passo com a família, tudo isso vai se... vai se introjetando dentro dos trabalhadores a ideia de que algo não tá certo, que isso já é algo que passa dos limites. A questão do banco de horas, os trabalhadores faziam hora e não recebiam, ia pro banco de horas, as empresas não pagavam pouco, não pagavam outro, compensavam pouco, não compensavam outro. Era uma bagunça. Tudo isso lá na greve de 2014 ficou bastante evidente porque logo que a gente saiu com a greve, essas pautas vieram assim... Eclodiram quase que automaticamente. Um dos pontos altos da greve, de fato, era um das bandeiras, era o fim do banco de horas, o fim dos intervalões, e as outras demandas econômicas de fato, vale alimentação, etc. Eu não sei se tu quer abordar mais alguma coisa, Jorge.

Jorge: É, daí a gente entra especificamente no período da greve. Tu entra na greve daí... A tua participação na greve, efetiva, uma participação na greve, qual foi a tua expectativa e dentro da tua expectativa o que aconteceu... a tua análise desse desfecho, no caso da greve.

L3: assim, antes de entrar na greve eu tenho que retomar um pouquinho. A gente estava passando por um período bem turbulento. 2013 foi um período que o... Em que o Brasil passou por uma turbulência política e social bem grande. Hoje se vê com ressalva, outros com certa controvérsia, mas o fato é que tinha gente nas tuas em 2013, tinha mobilização de trabalhadores em 2013, tinha insatisfação com o governo federal em 2013, tinha todo tipo de movimento nas ruas em 2013. Negar isso é negar a história e negar isso também pode ser um erro tático e estratégico. Hoje em dia a gente vê muita gente dizendo “Ah, porque era um movimento da direita se organizando pra dar golpe”, etc. Não necessariamente, eu era de esquerda e em algum

momento eu estava no meio daquela confusão lá de 2013. Obviamente muita gente percebeu cedo que podia ser algo que saísse do controle e pudesse... E estando mal direcionado, que foi de fato o que aconteceu, poderia dar zebra, mas é fato que era um período em que o Brasil não estava na sua normalidade. Por que eu digo isso? Porque ainda em 2013 a gente conseguiu fazer as garagens de ônibus de Porto Alegre pararem por um dia. Eu não lembro exatamente qual era a pauta, mas se eu não me engano era uma discussão a partir de uma reforma numa legislação que permitia a terceirização irrestrita, que se não me engano depois do golpe de 2016 ela passou. Mas era a 4330, alguma coisa assim. Era um projeto de lei, alguma coisa que tava alterando a legislação nesse ponto aí. E ainda em 2013 a gente conseguiu parar a garagem da Trevo, onde eu trabalhava. E outras garagens pararam, se não me engano. Acho que a Carris parou também. E foi uma paralisação, se não me engano, de 1 dia, em 2013. Quando chegou 2014, toda essa energia que o Brasil tinha de revolta, de luta, refletiu de cara na greve de 2014. Eu não me lembro exatamente a gente anunciou greve, só sei que na primeira assembleia a gente já meio que decidiu... Já meio que definido lá pro sindicato de não aceitar que o sindicato controlasse a greve. De arrancada era isso que a gente tinha. E votou lá mesmo na assembleia dos rodoviários, no sindicato, na sede, votou a criação de uma comissão de negociação. Que seria nada mais que um representante de cada região da cidade, ou de cada garagem, mais ou menos assim, que acompanharia toda a negociação e teria, inclusive o direito ali pra participar das negociações, ir nas negociações, depois ir nas reuniões com o Ministério Público, reuniões lá com o Tribunal Regional do Trabalho, etc e foi isso que aconteceu. Essa comissão, em algum momento quando a greve... Antes da greve acontecer, quando foi rejeitada a proposta e foi decretada a greve, se eu não me engano pelo presidente do sindicato, essa comissão tomou um protagonismo que talvez ninguém esperava. Eu acho que eu não esperava também. A patronal não esperava, né?! Tanto que todo mundo dizia: “Ah, isso é greve de patrão. Vai durar 1 dia, vai durar 2 dias, vai durar 3 dias”. E de fato, na garagem onde eu trabalhava, na Trevo, um dos donos, um dos proprietários, o patrão, ficava meio que achando graça disso. No primeiro dia, segundo dia, ele achou graça. E já no terceiro ou quarto dia quando a greve virou de fato algo do controle, do controle que eu digo do controle da patronal e do controle do sindicato, porque essa é uma das tarefas do sindicato nosso da categoria, pelo menos é isso que foi feito durante décadas, de exercer o controle sobre a categoria, inclusive, o controle sobre a vontade da categoria de fazer ou não fazer greve. Dessa vez não teve jeito. A categoria votou pela greve, botou pra quebrar, se enfrentou coma patronal, se enfrentou, talvez, coma direção do sindicato, que gostaria de ter o controle e não conseguiu controlar. Essa comissão dialogava diretamente com os trabalhadores da garagem, dentro das garagens tinha o que a gente veio depois a chamar

de “comando de greve”, que eram os trabalhadores eleitos nos portões das garagens, na greve. Eu era um desses, eu fui eleito. Eu e mais 2 colegas fomos eleitos para comando de greve e a gente tinha o contato direto com a comissão. A comissão meio que reunião conosco e a gente ia pra garagem meio que colocar o que tinha sido decidido nas reuniões Weber: Bom, na verdade o que eu gostaria de dizer não é pra mim, é pra nós. Dizer que a gente não pode simplesmente fechar os olhos pra que... quando as coisas...Estão acontecendo... A vida ela é muito dinâmica. Todas as aventuras e aventuras, tudo que pode acontecer no futuro. E que nos sirva de lição, a gente tem que tirar e extrair o máximo das coisas. O trabalhador não pode deixar nunca, mas nunca mesmo, de perceber que ele é o agente. Ele não é um mero coadjuvante. Ele não é nada disso. Ele é um agente. Ele não tem que esperar alguém fazer. Ele tem que fazer. E se for pra fazer, que faça em conjunto. Que faça sempre de maneira “concatenada” como diz o Duval. Concatenada e organizada pra que tenha o impacto mais forte possível. É possível subtrair desse aprendizado todo... isso é um aprendizado que a gente tá tratando aqui. Um aspecto positivo. De que, primeiro: muitas vezes tem que confiar em pessoas que jamais tu confiaria; e vai ter que desconfiar de pessoas que tu nunca desconfiaria. Mas todas tem que ser avaliadas. E fazer isso da maneira mais abrangente possível. Então o trabalhador ele... eu costumo dizer que o trabalhador tem posicionamento, mas ele não tem a dedicação, o tempo, porque, cara, o trabalho suga, e tu sabe disso. Com que vontade tu chega em casa de fazer política sindical? Nenhuma. Final de semana tu tem um dia pra descansar. E os caras que tão atrás da mesa lá, eles sabem disso. Por isso que eles fazem de tudo, pra que cada vez mais a pessoa fique ali ó, sendo “fazedor” de transportar passageiro e trazer dinheiro pra eles. Porque quanto mais ocupado tu vai tá com isso, menos ocupado tu vai tá dizendo o que eu tô te dizendo. É possível. Mas que a gente precisa ponto a ponto e maturando. E enxergando e aparando as arestas. Onde é que tá o problema, quais são a possível solução, qual é a causa disso. Nunca esquecer da história. Que é a história que vai nos ensinar a trilhar caminhos mais seguros no futuro.

com a comissão. A comissão ia lá, dialogava quando tinha o sindicato, quando tinha que dialogar com o Ministério do Trabalho, Ministério Público etc. e tal. Todas as reuniões que iam surgindo no decorrer dos 15 dias de greve a comissão participava, eventualmente a gente ia, às vezes não entrava, ficava do lado de fora, mas a gente tava sempre em contato permanente com a comissão e no mesmo dia ou no dia seguinte, obviamente que era no mesmo dia que a gente fez 15 dias de greve praticamente sem dormir, dormia dentro dos carros, dormia nos cantos lá porque a gente deixou piquetes permanentes no portão das garagens e a gente todo dia levava essas informações pro portão da garagem e uma das tarefas que a gente tinha era manter os

trabalhadores mobilizados pra que a greve durasse tanto tempo quanto fosse necessário. Hoje se discute se a greve deveria ter interrompido, ter durado mais etc e tal. Eu hoje acho que a greve deveria ter durado mais porque a gente conquistaria talvez a mesma coisa que conquistou, mas não teria o prejuízo dos 7 dias de greve que a gente teve. É preciso que se diga... uma das coisas, agora vamos entrar nessa parte, uma das coisas que se levanta é que a catego... tu mesmo abordou ai, que eu vou tratar agora, é que a categoria foi desmobilizando depois e de fato foi desmobilizando, mas nós já vamos chegar lá. Uma das coisas que ajudou a desmobilizar, foi justamente esse detalhe entre o fim da greve e a decisão da justiça. Se a gente continuasse a greve por mais 1 semana talvez a gente conquistasse o que a gente conquistou, porque no final das contas a justiça deu pra categoria ali a... Autorizou pra categoria aquilo que a categoria rejeitou em assembleia, que era a última proposta da patronal e do ponto de vista econômico etc e tal não era uma proposta ruim, mas não era uma proposta que a categoria ainda tinha como última. A categoria rejeitou essa proposta em assembleia. Só que a categoria decidiu nessa assembleia de voltar ao trabalho e talvez esse tenha sido o erro. Porque ao voltar ao trabalho a categoria não negociou os dias parados de greve, a justiça decidiu que a gente teria que aceitar aquela proposta que a gente rejeitou na assembleia e ainda condenou a categoria. E é bom que se diga que não foram 15 dias de greve que o trabalhador teve que pagar. Essa é uma das recordações que a oposição, no caso o sindicato, utilizou e a patronal utilizou pra desmoralizar a luta dos trabalhadores. A greve histórica que foi atacada inclusive partindo desse ponto de vista de que foi um prejuízo de 15 dias e o trabalhador sofreu no bolso. Não foi. A greve durou 15 dias, 2 dias o judiciário deu como legal, 13 dias o judiciário considerou ilegal e desses 13 dias o judiciário deu a opção de 6 dias serem compensados e os outros 7 serem pagos um dia a cada mês. Mas foi o que pegou no final das contas, o discurso da patronal de que a greve gera prejuízo, que trabalhador que se organiza e entra em greve depois paga o preço etc. Esse foi um dos discursos que foi utilizado e ainda é, até hoje por aqueles que defendem que a greve foi um grande mal, mas não raro esse aí estão mancomunados com a patronal, eles tão lá com as direções do sindicato, fazem parte do grupo que trai a classe trabalhadora. Fazem parte do grupo que tão ali pra defender os interesses seus, migalhas, e defender o interesse do patrão. É o popular, no que o trabalhador chama no jargão popular de “pelego”. Que está sobre o lombo do trabalhador pro patrão montar em cima. Essa gente se prestou a esse serviço e presta até hoje, tentando desmoralizar a luta histórica... a greve histórica. Porque essa greve é histórica, oh Jorge? Porque nunca na história da categoria dos rodoviários houve uma paralisação de tanto tempo bancada pelos trabalhadores. Os mais antigos adoravam falar da intervenção do Olívio em 89, isso e aquilo, porque fizeram, fazia, e o diabo e tal tal tal tal tal. Não é a mesma coisa,

oh Apratto. Uma coisa é uma intervenção do Olívio lá, com interventores nas garagens, interventores... Era diferente. Isso foi uma greve dos trabalhadores, votada em assembleia. Assembleias lotadas com mais de 1000 trabalhadores . Tinha umas com mais de 1500 trabalhadores no ginásio tesourinha. Com controle de entrada, todo mundo com cracházinho, todo mundo era rodoviário, quem não era rodoviário a gente isolava num canto assim, pra não participar, pra não interferir na assembleia. Ou seja, nossa assembleia dos trabalhadores, uma assembleia que movimentou uma parte da categoria que jamais se movimentou. Uma greve decidi... com todos os seus movimentos decidida pelos trabalhadores. E o melhor, o mais importante disso pra mim, que torna ela mais histórica ainda é os trabalhadores de Porto Alegre, e eu quero que tu registre isso no teu trabalho, pode colocar quantas aspas quiser pra te isentar da minha fala, mas eu quero que fique registrado: a greve que enfrenta empresários de Porto Alegre que estão a mais de 60 anos aqui, mandando na cidade, cuja a cidade que não tem um metro hoje andando por debaixo do chão, pode ter certeza que seja por influência desse empresariado que ta aí, tacanho e mesquinho, que faz todo mundo andar enlatado o dia todo, pra baixo e pra cima, sair da zona sula, até o centro, sair do Lami até o centro, levar 2 horas dentro dum ônibus, 2 horas e meia entro dum ônibus sendo esmagado, esse mesmo empresariado que manda na cidade a tanto tempo, a mais de 6 décadas, teve que se ajoelhar pros trabalhadores rodoviários em 2014. Eles pediam licença pra entrar dentro da garagem que supostamente é deles. Aí eu vou fugir do assunto, mas se tudo que tem dentro do ônibus é pago na tarifa, então nada é deles, é tudo da sociedade, é tudo dos Porto Alegrenses. Eles cobram tudo. Até um parafuso que vai dentro do ônibus eles cobram na tarifa. Entra na planilha de custo e cobram dos trabalhadores. Então nada é deles. São tudo da sociedade e dos trabalhadores.

Jorge: Dentro dessa tua linha, L3, tu vê só que a gente vem trazendo uma construção. E qual é a construção? A construção é essa. Nós temos a grande mobilização, isso foi fantástico mesmo. Isso todos nós nos surpreendemos naquele momento com a união do pessoal na frente das garagens. Eu lembro bem o que tu disse, nós não dormíamos. E tu sabe que essa construção que eu tô fazendo contigo agora é justamente isso. A partir do momento que durante a greve teve os descontos do vale alimentação, parte da iniciativa privada já começou a meio que se romper, com os descontos e o discurso que seriam todos os 15 dias também, são outra situação. E no pós greve nós temos a primeira situação que são então as demissões daqueles que se prestaram a fazer a greve e, no caso, aquilo que a gente se permite dizer como perseguição política, do qual tu também foi alvo, que foram as demissões por justa causa. Do qual nós tivemos vários companheiros na Carris, e agora mais recentemente também o Digão na Tinga, tu na Trevo. Eu gostaria que tu falasse um pouco então sobre essa segunda parte no pós greve, que é essa mesma

força empresarial, que tem esse poder em determinado momento se dobrou a nós, começou seus ataques aos trabalhadores, com uma forma mais ferrenha ainda.

L3: Então, retomando, como eu disse: foi uma greve histórica porque a gente segurou o chicote da mão da patronal. Essa patronal não respeita o judiciário, essa patronal vive monopolizando os debates dentro dos quóruns que trata dos direitos dos trabalhadores, a justiça do trabalho. Essa patronal que decide quanto custa passagem, qual o ônibus que vai circular, qual não vai, quando vai e até que horas vai. Essa patronal acostumada a chicotear o lombo dos trabalhadores e a massacrar a população, essa patronal teve que se sujeitar a 15 dias de greve imposta pela luta e organização dos trabalhadores. Certo que isso ia deixar uma marca profunda na patronal, e que eles fariam de tudo pra que isso não se repetisse. Na primeira chance, e esse foi um dos erros que eu considero da categoria como um todo, mas muito mais ainda nossa, das direções, que dirigiram o processo, seja a própria comissão, sejam os comandos de greve, seja as influências externas que a gente teve, os apoiadores, centrais sindicais que apoiaram na época, partido que prestaram solidariedade e apoio a luta, eu acho que o erro foi permitir que, aos trabalhadores, fosse concedida o falso perdão da patronal. Eu acho que a gente vacilou em não ter mantido a mobilização dos trabalhadores. Mas aí entra a participação do judiciário, no momento que o judiciário vai lá e dia: “olha, vocês vão ter que aceitar isso aqui e volte a trabalhar e vai pagar x dias de greve”, aquilo ali deu elementos pra patronal explorar do ponto de vista da propaganda anti organização sindical, da propaganda anti luta, anti greve, anti participação política dos trabalhadores dentro da garagem. Aquilo ali serviu de instrumento pra empresa pacificar os trabalhadores, mas não pela paz de fato, mas pelo medo. Colocando na cabeça dos trabalhadores que a greve era um prejuízo. A forma como foi feito o desconto daqueles dias da greve, um dia por mês, deu elementos pra empresa, a cada mês, na hora do pagamento, do trabalhador olhar o contracheque e sentir falta no dia de trabalho, e voltar, retomar aquela discussão. Aquilo foi indo e voltando, indo e voltando. Todo mês o trabalhador levava um susto com aquele dia descontado no salário e aquilo girava de novo, alimentava aquele debate, debate, debate. Isso foi fazendo com que os trabalhadores fossem se dispersando. E quando o trabalhador dispersa, tem várias analogias que dá pra fazer aí, dá pra pegar “quando as ovelhas se espalham o lobo ataca”, alguma coisa assim. É mais ou menos por aí que aconteceu. Muito trabalhador achou que não havia mais necessidade de se manter mobilizado. Obviamente que greve não ia rolar, mas uma organização mínima e uma consciência, porque o trabalhador não tem consciência do tamanho da derrota que ele impôs à patronal. E isso faz com que muito trabalhador às vezes não tenha noção da importância da organização, da importância dele e da luta que ele tava ajudando a promover na moralização da categoria. E aí

muito trabalhador achou que era o momento de pacificar, que era hora de voltar a normalidade etc. E a patronal foi pegando um aqui, outro lá, outro acolá. E foi pegando. E a cada um que a patronal pegava era esse discurso que... Eu tentava evitar, viu?! Eu confesso que eu tentava evitar. Eu sempre dizia que a patronal não demite quem tava na luta. Até porque tem um fundo de verdade nisso. Tem muita gente que tava na luta e tá trabalhando até hoje. A patronal demite quem ela quer. Quem ela acha que vai cumprir... Vai cumprir um papel de interesse dessa mesma patronal. Porque tem muito trabalhador que mesmo após a greve não sofreu a retaliação. Mas teve trabalhador que teve papel muito secundário na greve, outros até nem tiveram participação ativa na greve e foram demitidos. E a esses foi atribuída a demissão dele pelo fato de ter participado da greve, ou ter participado dos guris da greve, que seriam nós, né?! Ou seja, a patronal não demite alguém porque faz greve. A patronal demite alguém que atende ao seu interesse. Seja seu interesse propagam isso, anti luta sindical, seja no seu interesse econômico na hora de se livrar de um trabalhador com 10, 15, 20 anos de casa aplicando uma justa causa e sujando o nome do cara. Esse é o ponto. As empresas começaram a demitir muita gente de fato, muita gente ligada a greve de fato, muita gente com pouca ligação com a greve de fato, e muita gente que inclusive, e aí eu não vou citar nomes aqui porque não vem ao caso e eu não vou expor essas pessoas, mas muita gente que inclusive tava do lado da empresa na época da greve. Que tava encerrado dentro da empresa. Num segundo momento eu posso fazer uma lista com 10 nomes e te mandar em off pra ti depois correr atrás e confirmar. Que não tinham relação com a greve. Um deles, vou te citar 2, um deles tentou passar com ônibus por cima do piquete na garagem da Trevo e a gente discutiu feio e a gente quase partiu... Eu quase... Ele quase partiu pra cima de mim. Aliás, ele partiu pra cima de mim, na verdade, na greve. Quase me deu umas porradas e aí os trabalhadores que seguraram a onda lá. O outro discutiu comigo lá dentro do pátio, disse que não apoiava a greve porque tinha família pra sustentar e papapapapa, que não podia ter desconto e não queria perder o emprego etc. Foi olha... Ele foi pra rua ó faz muito tempo. Logo o que? Um ano depois da greve talvez. E assim por aí adiante. Então por isso que eu insisto, de fato a empresa usou esse argumento da greve, de que a greve gerava esse tipo de situação, que o trabalhador fica vulnerável de ir pra rua e tal tal tal. Porque a empresa não vai te dizer, ó, tu tá indo embora por causa da greve. Ela alega qualquer justificativa. Inclusive, os que não tinham relação de fato com a greve, foram por qualquer outra razão que a empresa decidiu, todos eles entraram no pacote de “foram demitidos por conta da greve”. Isso tem um papel pedagógico pros outros trabalhadores. Que quem tá de fora olha e diz assim: “fulano foi por causa da greve, beltrano por causa da greve”. Eu tive que muitas vezes, às vezes até contrariado, eu dizia: “olha, o colega esse não participou da greve, cara. Ele está sendo demitido

porque a empresa tem interesse em demiti-lo. E a empresa demitindo ele atende duas frentes: a vontade dela de se livrar desse trabalhador, seja pela razão que for, e a vontade de desmoralizar a nossa luta e colocar pânico entre os trabalhadores que ainda tão remanescentes daquela época da greve, pra entender que qualquer coisa que se atreva, que se contraponha ao interesse daquela empresa, daquela direção da empresa, daquela direção do sindicato vai ter o mesmo destino desse camarada que tá indo aí, ó”. Que não necessariamente teve participação na greve. Mas de fato, de fato, teve um refluxo forte depois da greve, 2015 ali foi um ano relativamente bom, embora a gente tenha sofrido algumas derrotas, algumas demissões etc. 2016 já foi um ano mais de pacificação, que nunca foi uma pacificação de fato. Foi quase uma rendição tasta, uma rendição incondicional dos trabalhadores. Do ponto de vista prático, foi entregando as armas. É preciso lembrar que tinha ainda grupos dentro da garagem que eu trabalhava e dentro da categoria que mantinham a vigilância, mantinham uma organização e se organizavam pras eleições de cipa, pra eleições pra delegado sindical, mantinham a mobilização, mas de fato, do ponto de vista geral, a categoria foi dando uma arrefecida, sim, de fato. E aí vamos lá pra 2016, né?! Teve o que eu chamo de golpe lá, derrubaram a presidente Dilma...

Jorge: Antes disso...

L3: Oi?

Jorge: Gostaria de abordar uma das coisas importantes, é claro, nós temos que seguir um aspecto também, mas cronologicamente nós temos aí esse vale alimentação, temos dos descontos dos dias parados, temos as perseguições que, como tu disse, todos colocaram no mesmo pacote pra meter medo nos trabalhadores. Várias demissões inclusive por justa causa. Mas antes disso nós tivemos a própria greve, a própria eleição do sindicato. A primeira eleição pós greve. E aí eu gostaria que tu fizesses uma análise sobre isso. Como participante também desse momento que foi um momento importante e que também de certa forma colaborou pra esse todo.

L3: É... Veja só como... Foi em 2015 se eu não me engano essa eleição, não foi? Tu não lembra? 2016, 2015? Eleição do sindicato?

Jorge: Foi no... Se eu não me engano foi em 2014 ainda, no mesmo ano.

L3: É verdade. Foi 2014 ainda. Aí tu veja o grau de mobilização e moralização da categoria que a gente conseguiu montar uma chapa fortíssima, cara, em 2014. Tão forte quanto inexperiente. Faltou um pouco de malandragem no bom sentido. Porque a gente tava no baile de cobra, como se diz. A gente estava entrando num lugar que não é pra amador. E a gente tinha entre os nossos quadros ali, muito amador. Eu mesmo, do ponto de vista sindical, ela é bem amadora. E a gente ainda foi longe, cara. A gente conseguiu montar com o grupo remanescente da greve e outros que tinham nesse grupo da greve uma expectativa de alternância no sindicato.

E a gente conseguiu montar uma chapa, a chapa 4, eu fui... Nessa chapa concorri como vice-presidente do sindicato, o Alceu Weber era o presidente, candidato a presidente. Como eu disse, a gente tinha uma chama forte. Tão forte quanto inexperiente. Eu acho que faltou, no final faltou a gente ajustar... Manter mais vigilância nas urnas do sindicato, porque não sobrou indícios de fraude naquela eleição. Embora o Ministério Público tenha acompanhado o Ministério Público não deu pitaco praticamente. O Ministério Público não colocou força na auditoria das urnas, na auditoria das listas de... Ou seja, foi algo que, do ponto de vista da segurança jurídica do processo foi bem frágil, assim. E do ponto de vista dos trabalhadores, da categoria, a categoria, foi muito bem, acho que uma participação muito grande, uma mobilização muito grande. Acho que a gente teve bastante eleitor votando, mas ainda assim teve, aí eu coloco também tanto a categoria quando os trabalhadores que estavam na disputa, deixaram o processo... Deixaram alguma coisa faltar no processo. Os trabalhadores rodoviários, por exemplo, algumas garagens, a minha que eu trabalhava, a Trevo ali, ficaram com cerca de 40 trabalhadores sem votar. Aí um erro, acho que nosso, de não ter controlado melhor esses votantes, quem eram, onde estavam. Pra tentar convencê-los de ir à urna, votar e tal tal tal. Na Carris, se não me engano, foram mais de 140 trabalhadores também, que seja por desinteresse ou seja por falta de informação, etc. Deixaram de votar. Em outras garagens e tal. Então foram quase 300 votos, quase 300 pessoas que estavam habilitadas, nem todo mundo poderia votar, teria que ser sócio do sindicato, mas cerca de quase 300 pessoas habilitadas ao voto abriram mão de votar. E aí eu coloco também que foi um erro tático das direções também, não se atentar a isso. Como eu disse, a gente era inexperiente, a gente tinha pouca perna pra tá em todo lugar ao mesmo tempo, e quem tava no apoio, a gente teve o apoio da CUT naquela época da eleição, e eu acho que a CUT pela experiência que tem, pela trajetória que tem deixou a desejar nesse apoio. E enfim, acho que o PSOL também tava ajudando a gente naquela época, apoiando a gente naquela eleição. Essa série de fatores deixou-nos a 30 votos de ganhar naquela eleição. Ou seja, cerca de 200 pessoas deixaram de votar sendo que a gente perdeu por 30, 31 votos aquela eleição, eu acho que aquela eleição também, assim como as pedradas lá de 2012, pode-se dizer que foi um divisor de água na categoria rumo à greve histórica de 2014, Eu acho que a derrota na eleição de 2014 meio que foi um divisor de águas entre o ponto alto da categoria que foi a greve de 2014 e a derrocada, do ponto de vista da moralização dos trabalhadores pra luta. Talvez tenha sido a derrota na eleição pro sindicato em 2014. Porque uma boa parte da categoria que teve firme na luta em 2014 apostava muito naquela... Não só naquela chapa, teve outra chapa da oposição se eu não me engano, com o Afonso e tal. Mas assim, todo mundo que fazia oposição ao sindicato em algum momento estava na expectativa de tirar aquela pessoal de lá e não o que

aconteceu. A gente foi derrotado. Isso contribuiu certamente para a desmobilização dos trabalhadores na organização sindical.

Jorge: Vindo... Aí nós temos aí já outro elemento dentro dessa nossa caminhada que a gente tem. E muito antes... tu ia falar sobre 2016, onde houve um momento de entrega ali, mas mais adiante, agora... Não sei se tu quer falar mais um pouco sobre essa época de 2016, sobre as falhas pontuais, sobre os... Sobre as demissões por justa causa ou se tu sugere...

L3: É, não, eu vou arrematar rapidão então. 2016 já foi um período mais de refluxo na categoria e aí um dos pontos altos desse refluxo foi a chegada do Marchezan Jr. Na prefeitura de Porto Alegre. E aí assim, 2017, ele meio que deu carta branca pras empresas, reduzir linha, reduzir horário, fazer uma série de alterações aí. Foi um ano que as empresas demitiram muitos trabalhadores por justa causa e aí entra também naquela questão, muitos trabalhadores que nunca fizeram greve, muitos trabalhadores que entraram depois da greve. As empresas adotaram um modo de operar de demissão por justa causa, tipo assim, sujar bem a ficha do trabalhador, algumas empresas, não sei se todas, mas pelo menos na empresa em que eu trabalhava eu vi muito trabalhador ser demitido por justa causa com 5,10,20 anos de empresa. Daquele período de 2017 foi um dos pontos altos, assim, desse tipo de prática dentro daquela empresa lá. Em 2017 foi já com Temer no poder, um série de projetos, de reformas trabalhistas...

Jorge: tu mesmo foi alvo, né?

L3: Eu sim.

Jorge: Tu foi demitido quando?

L3: 2014 2 vezes.

Jorge: 2 vezes e retornou?

L3: É. Pela justiça. Isso aí. Pelo fato de ser cipeiro porque senão eu tava lascado.

Jorge: Olha só, e aí configura como uma perseguição, né?!

L3: Ah, sim. No final das contas eu reverti. Tiveram que me pagar todos aqueles meses parado. Consegui reverter porque ficou meio que escancarado, né?! Ah, mas mesmo assim, ainda em 2015, essa mesma empresa que eu trabalhava, vendo que não conseguia mais me demitir por justa causa, de qualquer jeito, como tentou por 2 vezes, essa mesma empresa... Pessoas ligadas a... Uma dessas vezes que eu fui readmitido os trabalhadores organizaram fogueirão nessa empresa. Fizeram uma comemoração no portão dessa empresa. O que que a empresa fez? 4 pessoas de dentro do empresa, entre elas o diretor de tráfego, o Rafael, eles pegaram e registraram queixa minha na delegacia de polícia e isso gerou um inquérito e esse inquérito virou uma denúncia no Ministério Público, o Ministério Público me denunciou, eu respondi processo por quase 7 anos, e só agora em março de 2022 que eu consegui provar minha

inocência na justiça. Eu abri mão de... eu não quis fazer acordo com o MP, eu levei até o final esse processo porque era uma questão de honra pra mim, provar que eu não cometi nenhum ilícito dentro do local de trabalho. Mas só pra vocês terem uma ideia do tipo de situação que o trabalhador tem que passar dentro do local de trabalho. Não só a empresa tenta demitir o trabalhador por justa causa mais de 1, 2 vezes, como em última instância, pessoas de dentro da empresa, dentre elas a psicóloga da empresa na época, o chefe de tráfego, o chefe da manutenção entre outros lá, se prestaram a ir na delegacia, fizeram um boletim de ocorrência absurdo contra mim, me imputando coisas que eu não cometi. Entre elas que... (riso) Mas enfim, deixa. Coisas terríveis. E aí eu respondi processo criminal, cara. O processo criminal durou quase 7 anos. Não fiz acordo com o MP, então fui até o fim com esse processo e agora em março de 2022 eu provei minha inocência. E a vida que segue.

Jorge: tu vê, essa eu desconhecia, L3. Tu vê só. Então eu... Olha só, aí uma análise dos absurdos que acontecem... Eu tenho que fazer a pergunta, mas já to até julgando. Como parte da oposição não adianta, não tem como fugir, né L3?! Por exemplo, foi feita em 2020 quando entrou a pandemia, a medida provisória 936, da qual tu conheces, que foi feita com a desculpa que o trabalhador tinha que dar sua parte no todo, pra manutenção do emprego e da renda. E onde os empresariados... E a gente tá falando em empresariado, não estamos falando do botequim da esquina, a gente tá falando de quem tem grana. Que deveria fazer essa manutenção do emprego e da renda. Quando eu me refiro a isso, era de se saudar se de fato isso ocorresse. Acontece que no ano de 2021, que foi o ano passado, com a desculpa de não ter dinheiro etc, os empresários de Porto Alegre ganharam um aporte, se eu não me engano foi de 19 milhões, em março ou abril do ano passado. Alguma coisa assim. Não me lembro bem do mês agora. Durante a pandemia, né?! E foi ajustado entre a justiça, EPTC, os empresários e a... claro, os empresários de transporte público. Levaram os 19 milhões e coincidentemente, aí que eu quero a tua análise, nesse mesmo período foram demitidos vários trabalhadores em várias garagens. Não sei se tu lembra disso ou se tu ouviu falar disso. É claro que tu não era mais rodoviário, mas tu deve ter ouvido falar sobre isso. Por exemplo, na VAP, acho que foi em setembro na VAP, foram demitidos mais de 90 trabalhadores. Fora as outras garagens todas. Na Presidente Vargas foram 2 levadas de 30 e poucos funcionários pra rua.

L3: É. Eu acho que o seguinte, ó: Toda vez que o Estado se movimenta aliando a legislação com o discurso e as práticas empresariais, quase todas as vezes vai sobrar pros trabalhadores. Por exemplo, em 2020 ali com o início da pandemia as empresas reduziram linhas, reduziram horários, e ganharam MPs do governo pra afastar trabalhador, pra colocar trabalhador em lei off, e isso e aquilo. Ao mesmo tempo ganharam socorro da prefeitura, dividiram a folha de

pagamento com o governo federal, que pagou uma parte com fundos lá, que se eu não me engano era do... Não sei se do FGTS ou do seguro desemprego. Isso é todo um refluxo, que aí que transcende a questão da greve e do pós greve dos rodoviários, é uma questão já ampla na sociedade, ampla... É um refluxo geral da classe trabalhadora brasileira no pós golpe 2016 e nas pós reformas do Michel Temer, as reformas de previdência do Bolsonaro, essa fragilidade com que o trabalhador agora tá sendo submetido. O trabalhador, de modo geral, está vulnerável hoje em dia, a qualquer tipo de situação. E as empresas de ônibus que nunca perderam a chance de maltratar o trabalhador e de demitir trabalhador, de aplicar justa causa, acharam um bom nicho aí. Ainda lá em 2020, se não me falha a memória, o Marchezan queria passar uma reforma lá, um projeto de lei pra tirar a obrigação dos trabalhadores dentro dos ônibus. Não passou com o Marchezan, mas passou agora recentemente em 2021 com o Sebastião Melo. 2021 ou 2022, não me lembro bem. Acho que 2021, né?! Com o Sebastião Melo. E as empresas que teriam prometido segurar os trabalhadores rodoviários até 2025, os cobradores, que seria algo gradual, na prática a gente tem visto que tem muito trabalhador sendo demitido, muito motorista trabalhando sozinho já. Então a gente vive numa situação de refluxo, Jorge, que já transcende uma categoria, que ela já é algo que... Acho que é bom frisar que os rodoviários é uma das poucas categorias que no ponto alto da pandemia do Covid-19 tava ali, na linha de frente. Assim como médico, enfermeiro, ambulância. O rodoviário tava na linha de frente ali. Mas isso não é levado em conta na hora de demitir o trabalhador. Como dizia... Quando se falava na legislação... Quando foi votada a legislação pra liberar as empresas a demitir trabalhador da roleta, o cobrador, muito trabalhador dizia assim “Não, porque nós temos que convencer a sociedade, convencer as empresas e convencer os vereadores, que o trabalhador rodoviário é importante, que o cobrador ajuda nas portas, que o cobrador ajuda idoso, que o cobrador ajuda a pessoa com deficiência a subir e a descer. Que sobe cadeirante, que desce cadeirante”, sabe? Como se isso fosse tocar no coração dessas pessoas. Cara, quem tá votando pela retirada dos cobradores, são pessoas que ao fim, ao cabo, não ligam pro deficiente, não ligam pro idosos, não ligam... porque se ligassem pro idoso não passaria uma reforma da previdência como a que foi passada no município de Porto Alegre, em que os vereadores votaram uma reforma da previdência que prevê que aposentados e pensionistas que ganhem a cima de 1,4 salários mínimos voltem a contribuir com a previdência. Então não dá pro trabalhador achar que vai convencer, do ponto de vista do sentimentalismo, ou achar que vai conseguir convencer tanto os vereadores quanto qualquer outro governante que... “Meu emprego é importante por isso, por isso, por isso”. O que tá em jogo sempre, e o que tem maior ênfase nesse tipo de discussão é sempre o interesse da classe dominante, é sempre o interesse da patronal. Então toda vez que

o interesse da patronal tá em jogo, não é na base do diálogo, do convencimento, do homem a homem, como se diz, ganhar cada um na conversa, que o trabalhador vai obter êxito. O caminho pro trabalhador conquistar o que é seu de fato, a categoria dos rodoviários já conhecia, que foi a greve. Conheceu, que foi a greve. Todos os outros movimentos que os rodoviários fizeram, embora a gente tem que reconhecer que teve muito movimento forte e organizado, que tentou resistir quanto pode, inclusive na Cia Carris, teve um piquete forte na Carris lá, o acampamento etc. Mas no fim, ao cabo, não é esse o tipo de movimento que vai emparedar vereadores, vai emparedar o chefe do executivo, vai emparedar a patronal, pra repensar a estratégia deles na hora de demitir trabalhador. Não é esse tipo de movimento. O movimento que coloca o trabalhador em pé de igualdade pra discutir qualquer coisa que seja relativa aos seus próprios interesses é a mobilização própria desses trabalhadores, assim como fizeram na greve de 2014. Que é uma greve que se não fosse tão maltratada pela história contada pelos canalhas, por aqueles que fazem questão de desmoralizar a categoria. Se essa história fosse contada como ela foi de verdade, hoje talvez a categoria tivesse uma moral mais elevada a ponto de se organizar na cidade inteira pra resistir a essa derrota que foi a passagem desse projeto que permite a demissão dos cobradores.

Jorge: Exatamente, aí é que é o grande desfecho. Que nós viemos de uma grande mobilização, e nós vamos... que nem tu falou, com algumas resistências pontuais, veja que nunca mais se parou totalmente. Não se conseguiu parar totalmente. Sempre foi por garagens e em alguns pontos pontuais. Então nós temos lá, vou retomar, os descontos do vale ainda durante a greve, depois nós tivemos os descontos dos dias parados, dos 13 dias parados, daquela forma como tu já falou, depois nós tivemos as perseguições e demissões, sejam elas diretas ou indiretas a quem tava, mas pra colocar medo nesse pessoal quanto a mobilização. Nós tivemos então a oposição que meio que se dividiu, além de ter outros votos que poderia ter tido, ainda se dividiu, e portanto, perdeu as eleições pro sindicato. Também é outro ponto negativo.

L3: Ponto negativo.

Jorge: Esse enfraquecimento permitiu que, por exemplo, esse enfraquecimento que se fizesse, em algum momento retirada dos cobradores. E aí é que eu quero chegar num outro aspecto da sua análise, porque veja que todos os movimentos, sejam eles pró ou contra o que nós falamos até agora, e são todos quase que... 99% dos movimento de garagem, seja de parada na greve ou paradas pontuais, se referem a oposição de Porto Alegre. Veja que nós não falamos sobre o sindicato. Então sobre o sindicato, eu gostaria que tu fizesse uma análise, tu fez uma pequena análise já, mas eu gostaria de uma análise do todo. Da participação de todo esse processo, que tu acredita que tenha a visão do sindicato dentro disso. Que o sindicato, por exemplo, a gente

tem... Vou te fazer uma pergunta, espero não estar induzindo, mas a pergunta, um sindicato assistencialista. Que tem como prioridade o assistencialismo. Tu concorda com isso? E gostaria da tua análise.

L3: Eu discordo disso porque o sindicato talvez tenha sido, em direções passadas, ele tenha tido esse viés assistencialista. A gente tem relatos de que o antigo diretor, o Itibiriba Acosta, que ele tinha esse perfil mais de ser padrinho. Do cara chegar lá precisando de um botijão de gás ele apoiava, essa coisa toda. Coloca o sindicato mais nesse sentido, assim, de assistencialismo mesmo. Embora ainda tenha um recurso desse tipo dentro do sindicato, até pouco tempo tinha, que era a remoção. O sindicato buscava o familiar do aposentado ou do rodoviário ativo, sei lá. Mas... Removia e levava pro médico, essa coisa toda, fazia exame. Eu não sei se ainda tem isso ai lá, que era um tipo de assistencialismo. Mas de modo geral, o sindicato, nem isso tem conseguido fazer de fato, ou de um todo. Por quê? O sindicato a um bom tempo, depois que assumiu lá, na eleição de 2015, deixa eu me lembrar aqui. Quando assumiu ali o Abade.

Jorge: O Adair e o Abade, em 2014.

L3: Isso. Perfeito. Exatamente. Quando a gente perdeu a eleição pro Adair e pro Abade, o Adair ainda tentou levar um tempo aquele perfil de sindicato que se enfrentava com a patronal, embora a gente soubesse... Eu sabia, a categoria uma boa parte sabia que era mais uma retórica do que um enfrentamento de fato... quando o Adair se afasta, por problema de saúde, não me lembro, que ficou apenas com o Abade, o sindicato, pra mim, virou uma extensão... Mecanismo de controle, de contenção da luta dos trabalhadores, um mecanismo até mesmo de algum ponto de repressão da luta dos rodoviários. Virou um instrumento da patronal pra controle das massas, controle da categoria e pra validar a vontade da patronal. Pra mim uma das questões mais absurdas do mundo, além das questões da cipa que o sindicato se envolve dentro das garagens, sendo que o sindicato não tem que se envolver nisso, não diretamente talvez, o sindicato tá em tudo que é eleição de cipa causando ai. Participando dos pleitos, colocando gente para cuidar, etc. Que tem uma série de questionamentos quanto a isso, feita por diversos trabalhadores, inclusive o próprio Digão. Já foi um que já denunciou esse tipo de operação dentro das garagens. Mas pra mim o ponto alto, que mostra o quão o sindicato está alinhado com a patronal, a direção do sindicato hoje pra mim é totalmente patronal. O sindicato se prestou a colocar durante a pandemia, urnas dentro da garagem pros trabalhadores votarem a própria redução de salário em 25%. Olha o nível de absurdo. O sindicato que tem o dever de defender a categoria, levou urnas pra dentro das garagens pros trabalhadores votarem num plebiscito em que supostamente os trabalhadores teriam que concordar em reduzir o salário em 25%. O próprio salário. Que sindicato que faz isso: Que direção de sindicato que faz isso? Em outros tantos momentos

também o sindicato teve que se manifestar ou vacilou e não se manifestou ou quando se manifestou fez isso de maneira dúbia, não foi objetivo. Os acordos quando tem... Quando tem os dissídios coletivos, que tinha até pouco tempo, quando eu tava acompanhando mais, eu lembro que a atuação do sindicato era mais de validar a proposta da patronal, o discurso da patronal e menos de contestar e levar cabo o interesse dos trabalhadores. Então essa direção do sindicato dos rodoviários que assumiu após... de fato, a oposição rachou na eleição do sindicato em 2014, isso foi um dos elementos que acho que eu não abordei, e é importante que tu levantou... tu falou em oposição e isso me levantou esse ponto que eu tinha esquecido. De fato, essa divisão culminou na nossa derrota. Foi um dos fatores, e essa derrota culminou em muitos dos prejuízos que os trabalhadores acumulam hoje dentro da categoria dos rodoviários. Inclusive os prejuízos de demissão. Porque essa direção do sindicato praticamente deu carta branca pras empresas fazerem o que querem com a categoria. É vergonhosa a atuação do sindicato dos rodoviários. Eu hoje vendo de fora como um espectador desse teatro dos horrores, eu vejo que chega a ser cruel a forma como a direção do sindicato se comportou e vem se comportando à frente do sindicato em todas as vezes que se manifestaram. Deixaram escapar de que lado estavam e por casualidade, em nenhum momento, parecia ser o lado dos trabalhadores. Porque uma categoria com um sindicato forte ou com um sindicato que se diga forte, não pode tá na situação em que a categoria dos rodoviários se encontra hoje que é em frangalhos aí que a gente sabe que é isso que tá acontecendo, inclusive com agora com o desmantelamento da cia Carris, que é talvez o último obstáculo que a patronal tinha pra colocar os seus tentáculos por cima de todo o transporte de Porto Alegre de uma vez por todas sem ter o papel que a carris desempenhou ao longo de décadas, séculos, né, porque é uma... Tem mais de 140 anos. De ser um balizador do sistema de Porto Alegre. Esse balizador do sistema que a Carris sempre foi tá a ponto de ser extinto e a gente vai ficar apenas com as mãos da patronal, essa mesma patronal que massacrou a categoria, a mesma patronal que colocou o sindicato debaixo do braço, vai ser a que vai controlar todo o sistema de transporte de em breve pra frente.

Jorge: De todos os aspectos também, salientar, infelizmente os motoristas também vão ter dupla função agora, recebendo algo bem irrisório. Mas então, L3, eu acho que nós trouxemos bem cronologicamente toda essa análise. Desde a nossa greve que foi um ganho extraordinário, os pontos, talvez, todos eles, todos os aspectos que eu já tinha falado antes, mais esse do sindicato que de fato não tem essa participação efetiva pra que a gente tivesse conseguido êxito ao longo do período, então chegando com o término da função de cobrador, eu gostaria que tu fizesse então um rápido balanço ai, se tu quiser falar mais alguma coisa que ainda ficou pra trás, e a gente pode ir encerrando então.

L3: Beleza, Apratto. Não, cara, eu acho que o seguinte, eu acho que a gente nunca pode... Quem quer que seja que vá ler esse teu TCC, vai ficar nos registros da UFRGS e espero que ele circule por mais lugares. Eu quero que saibam que a greve dos rodoviários foi um ponto alto da luta dos trabalhadores não só da cidade de Porto Alegre, como do país. É preciso que se diga isso porque a gente sabe qual o efeito da desmoralização da classe do trabalhador. Um desses efeitos é esse que a gente tá tendo agora, de ver tudo que tá acontecendo com a categoria que a gente faz parte, que a gente fez parte e a gente não conseguir somar forças pra conter isso daí. A greve dos rodoviários foi importante, a greve dos garis do Rio de Janeiro teve como um dos seus impulsionadores também a greve dos rodoviários aqui de Porto Alegre. Pouca gente sabe disso, os garis no Rio de Janeiro em alguns momentos diziam “façamos como os rodoviários de Porto Alegre”. Esse é o tipo de coisa que muito trabalhador que fez parte aqui, hoje não reconhece a importância que um gari no Rio de Janeiro reconheceu na greve de 2014. Então que a gente leve isso pra adiante, que fique registrado isso no teu trabalho se possível, que a gente olhe sempre com desconfiança pro sindicato, mas que não abandone o sindicato de mão. O sindicato é um instrumento de luta dos trabalhadores. O que estraga o sindicato não é o fato de existir sindicato e sim de ter na sua direção burocratas comprometidos com seus próprios interesses financeiros, e de status na sociedade e de localização social, de tá próximo da elite, tá próximo da patronal. O que estraga o sindicato são os burocratas e esses caras ai o trabalhador tem que se organizar pra tirar eles de lá. Pela via estatutária, pelo voto, pela mobilização etc. Porque uma outra coisa que muito trabalhador embarcou foi nessa ideia de todo sindicato é mau, nenhum sindicato presta, é tudo vendido, é tudo corrupto. Bateram pauta pra aquela retirada do imposto sindical que vinha descontado no mês de abril. Foi uma das coisas que entrou na reforma trabalhista. E tudo isso hoje tá refletindo no sucateamento do sindicato, cada vez mais o sindicato dependendo da benevolência da patronal e patronal é que nem diabo, como se diz, que da com uma mão e tira com as duas. E é isso que vem acontecendo em todas as categorias, não só nos rodoviários, mas nros rodoviários foi algo que foi assim, meio que brutal pra gente, porque a gente que tá próximo da categoria dos rodoviários tá vendo como foi, como era a categoria e como foi o auge que teve em 2014 e em tão pouco tempo isso foi desmoronando. Muito por conta de uma direção sindical burocratizada, fraca, entregue aos interesses da patronal de Porto Alegre. Que a gente saiba que só a luta do trabalhador é capaz de frear esse tipo de ataque e de dar uma reviravolta em tudo isso daí. Eu acho que a eleição tá chegando, pode ser que a gente mude ai o presidente, e tomara que mude e pode ser que os trabalhadores também mudem um pouco a sua estratégia na organização e na luta pra que a gente comece a recompôr os direitos que a gente foi perdendo ao logo dos anos ai. Feito, Jorge?

Jorge: Feito. É isso aí então. Queria te agradecer a tua participação. Eu vou parar a gravação aqui.

APÊNDICE E – ENTREVISTA R1

Jorge: Bom dia, é Jorge Luis Apratto fazendo uma pesquisa sobre os rodoviários de Porto Alegre pro trabalho de conclusão de curso da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, especificamente da Escola de Administração. O entrevistado de hoje vai ser o R1, que aliás, eu gostaria que se apresentasse. Da trajetória, teu nome a trajetória.

R1: Bom dia, meu nome é R1, fui rodoviário na Cia Carris Porto Alegrense num período de 2008 até início do ano 2019. Trabalhei como motorista lá.

Jorge: R1, primeiramente ia perguntar pra ti, como... Sobre o ápice da mobilização dos rodoviários de Porto Alegre, nesse caso sobre a visão da oposição. Como surgiu pra ti a greve de 2014 e qual foi a tua participação na greve de 2014?

R1: essa greve não surgiu do nada, em 2014. Essa greve teve origem lá em 2012, se não me falha a memória, quando houve uma paralisação de 4 dias na Carris pelo não pagamento de um plano motivacional que estava acordado. E ali se parou 4 dias por conta, sem apoio do sindicato. E isso chama muita atenção. E a partir daí, na minha opinião, foi o início desse movimento dissidente do sindicato, vamos dizer assim. Ali foi a semente, a partir dali começaram a pipocar uma que outra paralisação em garagens diversas. Não foi do nada que surgiu aquela greve em 2014.

Jorge: E a partir daí, tomando corpo essas pequenas mudanças... paralisações, ela culmina com a greve a partir do momento em que a comissão tem um trabalho importante junto com o sindicato, e a comissão toma pra si a greve. Como é que tu analisa esse primeiro momento da greve?

R1: É, a comissão de negociação tomou a frente, na época o então presidente do sindicato, o Bala... tipo assim, deixou, né?! Deixou tomar conta. Ele não se opôs a nada. E a comissão tinha grande... Me foge a palavra... Mas a categoria confiava na comissão. Ela não confiava no sindicato, mas na comissão ela confiava.

Jorge: Qual foi a tua participação na greve? Efetiva.

R1: Eu tinha um trabalho muito de divulgação, de formação de opinião em rede social. Particularmente no Facebook. Eu tinha muita participação em redes sociais e tinha participação efetiva em frente às garagens. E quando do início da greve, se optou que... deixou livre, “ah, não precisa ficar acampado. Em piquete na frente da tua garagem, até porque não ia ter ônibus, estávamos parados. Então, se for conveniente, fiquei na garagem próximo a sua casa. E ai eu me desloquei pra garagem da Presidente Vargas, onde eu fiquei durante todo período da greve.

Jorge: Os aspectos positivos e negativos da greve de 2014? União dos trabalhadores, as... alguma frustração com relação aos resultados... Mas primeiramente sobre o aspecto positivo.

R1: Positivo foi que por um período ali se mostrou que quando a gente quer a gente consegue. Enquanto categoria. Ai já me vem o pós greve agora de imediato. Eu tenho a consciência também de que essa greve a gente enalteceu que foram 15 dias, foi algo histórico, mas eu tenho uma divergência com outros que participaram de que “ah, nós paramos as garagens”, não! Não é que nós paramos. Tinha muitos colegas prostrados dentro das garagens querendo trabalhar. Seja por medo de perder o emprego, enfim. Cada um sabe onde aperta o seu. E eu tenho também a consciência que nós só não fomos retirados da frente das garagens pela Brigada Militar porque o governo da época era comandado pelo PT e a prefeitura pelo PDT. Caso fosse o mesmo partido eu tenho certeza que essa greve não duraria 2, 3 dias com 100% parado.

Jorge: É, esse é um fato que vem a trazer... dentro desse aspecto que tu falou, vou te perguntar: a partir da greve então, um dos fatos, nós vamos numa construção, né?! Um dos fatos que pode ter colaborado, não podemos agora mensurar o tamanho, por enquanto, só quando a gente fizer o todo, mas dá pra dizer assim, que o fato de ter os descontos dos dias de greve é um fato que pode ter bloqueado um pouco a mobilização dos trabalhadores?

R1: Não... Antes dos descontos teve um primeiro fato, que esse foi o que começou a dividir. Foi quando chegou o pagamento da quinzena. O pagamento da quinzena...

Jorge: Durante a greve, né?!

R1: Durante a greve, o pagamento da quinzena a Carris pagou e nenhuma empresa privada pagou.

Jorge: e ai dividiu.

R1: ai vou dizer que dividiu 100%. Meio a meio. A carris com a privada, mas já começou... Ali começou a enfraquecer. Não adianta, né?! Tu precisa do dinheiro. Tu precisa trabalhar. Precisa receber. E ai na época se... Eu não tava ativamente assim na... Não participava da... Dos cabeças maiores assim com reuniões e escoltas sindicais, mas eu me lembro que chegou a se cogitar um fundo de greve, que centrais apoiariam, com alimentação e coisa. Eu falava com um, com outro, tinha que falar inclusive com familiares, as coisas mais básicas e imediatas pra ter o apoio. Mas não tivemos ajuda assim nenhuma. De centrais, de partidos. Tirando a cedência de um espaço pra fazer uma assembleia ou de um carro pra ti ir de um piquete pro outro. Um fundo de greve não...

Jorge: Não tínhamos um fundo de greve e nem o apoio necessário pra manter.

R1: verdade.

Jorge: Isso é um dos primeiros fatos e o segundo, o desconto dos dias, tu analisa também que é uma crescente.

R1: É, esse desconto dos dias... O desconto dos dias, claro, ocorreu... Na Carris me fuge na memória, vou te contar na totalidade, mas nas privadas não descontaram 15, descontaram 13, mas não foram os 13 também de uma vez. Foram pedalados. Eu creio também que esses... Esse desconto de 13 dias, assim, de forma parcelada, acho que não teria que ser o motivo pra não haver a continuidade de futuras mobilizações. Eu acho que o... A derrocada daí não é só em virtude também disso aí. Esses descontos. A derrocada... Não sei se já tô pulando.

Jorge: Não. Fica a vontade.

R1: A derrocada já vem depois. Pós greve. No pós greve. Quando a oposição se divide, no momento da eleição pro sindicato.

Jorge: É. Num primeiro momento, né?!

R1: é. Ali começou o... Ali foi o início do fim. Quando a oposição se dividiu.

Jorge: tu acredita que o desfecho teria sido outro?

R1: Com certeza. Não sei se foi briga de vaidades... Hoje eu... Participei de uma das chapas (riso) o Apratto aí tava em outra, né?! Não! Minto, estávamos na mesma.

Jorge: Na mesma.

R1: Na mesma. Isso. É verdade. Tínhamos divergências maiores com o outro lado, mas eu digo, eu hoje eu faria diferente. Faria tudo pra tentar... Cederia o meu lugar em troca de manter uma coesão.

Jorge: É, tu sabe que mantendo essa linha então, de raciocínio quanto aos fatores que levaram a desmobilização dos rodoviários também, há um aspecto que a gente tem que analisar que traz isso, que são, a partir desse momento da greve, todas as outras paralisações são pontuais em algumas garagens. E aí tu pode até nomear as garagens. São poucas as garagens que param por algum motivo. Nós temos a Tinga, a Trevo, a Carris...

R1: E a Nortran.

Jorge: E a Nortran. São as que pararam pós greve, pontualmente... Em alguns momentos pontuais.

R1: Em alguns momentos!

Jorge: Em alguns momentos. Então não se tinha mais uma unidade a partir desse momento. Mas se teve também a partir desse momento, não só essa leitura, vamos retomar, essa leitura dos descontos, do racha que houve da oposição, mas como tu vê as demissões, por justa causa ou não, dos trabalhadores que se envolveram na greve e lideranças? E dentro desse aspecto, tu vê, politicamente, algum tipo de perseguição ou é só casualidade?

R1: Eu acho que ocorreram as duas situações. Mas logo de início acho que foi mais motivação política mesmo. Em caso especial cito a Trevo. A Trevo tinha uma liderança lá, chamada Adailson, ele não era do sindicato, mas era uma... Ele era cipeiro na Trevo. Mas era uma tremenda liderança. E mobilizava bastante a Trevo. Não a totalidade, mas mobilizava bastante. E no pós greve a direção da Trevo começou a demitir. Eu achei que eles fossem demitir o Adailson, mas não. Começaram a demitir os que estavam à volta dele. O trabalhador que não era cipeiro, que não era sindicalista, nada. Começaram a demitir esses. O que foi botando medo nos demais que estavam com ele. Essas demissões atingiram ele diretamente. E aí, ali a Trevo foi enfraquecendo pra caramba. Enfraquecendo de mais. A outra retaliação que houve no pós greve foi em relação a Tinga. A Trevo comprou a Tinga, né!?

Jorge: sim.

R1: E a Tinga a gente chamava... era a resistência. Era a única que quando parava, parava na totalidade. E o que a Trevo fez? Vendeu a garagem lá da Tinga, comprou a Tinga, e trouxe todos os ônibus pra dentro da garagem da Trevo. A partir dali enfraqueceu por demais o movimento do pessoal. Quando eles paravam até, e tentaram parar, ficava irrisório aquele movimento. A imprensa até ia, mas ficava irrisória. Um dia eu tava lá, eu me lembro que o Digão e o Barreto ligaram pra imprensa, “Não, porque a Tinga parou”, eles foram lá, quantidade de ônibus saindo. Os ônibus da Trevo, eles nem noticiaram. Isso enfraqueceu mais ainda, e mais ainda, e mais ainda.

Jorge: Outro aspecto também... Houve na Carris, né?! Um grande número de demissões por justa causa.

R1: Muita! Muitas, muitas, muitas. Eu cheguei a responder uma sindicância. E no momento em que eu estava rolando esse processo de sindicância foi quando houve depois a demissão do nosso delegado sindical, Afonso Martins, do Max, tem mais um pessoal aí.

Jorge: São 6 ou 7.

R1: 6... O Venceslau.

Jorge: Venceslau. Teve só uma que não voltou até agora...

R1: A Neusinha Muniz. Acho que é essa que não voltou até hoje. Teve... Me foge os demais nomes aí. Mas foi um fato um pouco maior que deixou nossa sindicância em décimo plano lá, esqueceram de nós e mandaram esses aí embora. E aí foi um cala a boca. Aí foi um cala boca na Carris. Ali, a partir dessas demissões, acabou aquela história que se dizia, que a Carris não demite ninguém. Era o que nos dava segurança. A gente parava sem sindicato, sem nada porque éramos concursados. Celetistas, mas concursados. Isso nos dava segurança. Até que a gestão... que não foi isso? Aí vamos ter que pesquisar depois. Não me lembro exatamente o ano que o

Afonso foi demitido, por exemplo. Que era delegado sindical, estabilidade. Ali foi uma água gelada pra caramba. Ali a Carris começou a entrar em derrocada. Especificamente.

Jorge: A oposição?

R1: A oposição dentro da Carris. Ali a Carris começou a...

Jorge: Ai a gente nota que a gente vem num... Nessa construção de... Primeiro, como tu mesmo disse, durante a greve o desconto nas empresas privadas no adiantamento. Depois o desconto dos dias parados de greve nas empresas privadas na sua totalidade. Depois as demissões por justa causa.

R1: Nas mais diversas empresas.

Jorge: Exato. Tanto na pública quanto nas empresas privadas. Tudo isso trazendo... vem uma construção deles em relação... E aí eu te pergunto : o papel do sindicato dentro disso tudo?

R1: deveria ser o de barrar ou de tentar barrar, mas nada foi feito. Foram feitas conversas formais dentro... nas garagens. Na Carris foi feita. O sindicato foi lá conversar com a diretoria e coisa, mas medida efetiva, medida de pressão que o sindicato poderia fazer, de parar, paralisar empresa A, B ou o sistema, não foi feito. Só que aí a gente já tem um outro problema: quando o sindicato ia fazer na Carris, “Ah, vamos parar”, a categoria já tava tão enjoada que, “não, se o sindicato vier parar, eu vou trabalhar”. Já havia um descontentamento, desconfiança, um nojo da categoria por parte do sindicato. Isso aí começou a cegar muito. Então, onde eventualmente o sindicato ia fazer alguma coisa a nosso favor, a categoria já não queria. A categoria não aderiu.

Jorge: Dentro dessa análise do sindicato, eu te perguntar assim: tu vê o sindicato, em algum momento no pós greve, ou até durante a greve... Nos pós greve até os dias que tu se manteve trabalhando como rodoviário, em 2019, ela efetivamente parou alguma garagem?

R1: Não.

Jorge: Que isso diz muito sobre a ação do sindicato.

R1: Não, não, não, não. Nenhum momento.

Jorge: Ela nunca saiu em socorro de nenhum trabalhador...?

R1: Nenhum momento.

Jorge: ou de uma pauta?

R1: e mesmo lá, em 2017 talvez, ou antes até, em 2016, não me recordo o ano em que surgiu um boato pequenininho de que mais pra frente iam tirar os cobradores, ali já era pra começar um trabalho de mobilização. A entidade sindical junto aos trabalhadores. Junto a vereadores, junto a associação de moradores, costurar alianças... Nada foi feito.

Jorge: Esse seria um trabalho importante desde bem cedo porque mesmo ano a ano colocado em pauta na câmara dos vereadores iam ser retomados esses assuntos.

R1: sim.

Jorge: Deveria ter sido feita uma construção então, no teu entendimento?

R1: perfeito.

Jorge: Que pudesse sempre chegar ao ponto que isso não ocorresse. Ou que ocorresse de alguma forma não tão radical quanto foi.

R1: É, e eu acho que... eu participei daquela... Eu já nem era mais rodoviário, mas eu vim. Eu trabalhava... Trabalhava não, trabalho em Eldorado do Sul. Prefeito Marchezan. Marchezan era o prefeito de Porto Alegre quando houve a primeira tentativa de se tirar os cobradores. E aquela sessão eu vim do serviço e participei. E naquela sessão, que na época o Marchezan era o prefeito, eu devo ter visto lá uma meia dúzia de representantes do sindicato, somente. Demais trabalhadores. E trabalhadores que não eram filiados. E naquela ocasião, naquela sessão, que o prefeito ainda era o Marchezan, eu tenho essa convicção aqui pra mim, que não foram aqueles 100 ou 200 trabalhadores que estavam lá nas galerias, que derrotaram aquele projeto. Quem derrotou aquele projeto foi o próprio Marchezan que não tinha uma boa relação com a própria base de vereadores. Isso é nítido. E naquele dia eu fiquei muito triste quando eu vi boa parte da categoria enaltecendo o nome da Mônica Leal.

Jorge: Verdade.

R1: Enaltecendo o nome da Mônica Leal porque votou contra o projeto. Enaltecendo o nome de Nádia porque votou contra o projeto. Aí bastou trocar o prefeito, um prefeito bem articulado com a sua base, ai todos aqueles que estavam lá ao lado dos trabalhadores, que na verdade estava contra o então prefeito Marchezan, atropelaram a categoria e acabaram com a função.

Jorge: Uma análise dessa constante de se trazer até o fim, pra gente chegar numa construção maior, queria que tu falasse do sindicato. O que tu acha do sindicato em si, da atuação do sindicato e, se tu acha, no teu aspecto, o papel do sindicato desde sempre e hoje mais ainda, ele é só assistencialista, no teu ver, que é o que parece, aquele que individualmente atende e não entende a coletividade como uma mudança estrutural, se é só o aspecto... a gente consegue tirar do sindicato?

R1: Ai, falar o que do sindicato, cara? Tem que rir pra não chorar. É, assistencialismo puro desde que eu entrei. Eu ainda, às vezes sou vaiado por algumas opiniões, mas eu acho que a categoria em si tinha muita culpa nisso também. Lá em 2008 quando entrei, 2009, a categoria não se preocupava com melhorias, com garantias. Se preocupavam em ter a sua colônia de férias no verão, em ter os seus torneios de futebol. Eu me lembro quando foi criada a associação de funcionários lá na Carris, uma estrutura bacana, acho que tu já teve lá...

Jorge: Já. Já estive.

R1: e numa determinada assembleia em que o... Não me lembro se era o Abade o presidente da associação na época, eu acho que era. Resolvemos, fui eu o Luis Felipe, que também não é mais rodoviário, Vandinho, que também não é mais rodoviário, tá na Trensurb... Fomos lá, dar opiniões e... Dobal estava junto. E solicitamos que a associação, já que o sindicato não faria, que a associação instituisse lá, um dia um programa de formação política para os trabalhadores da empresa. Fomos derretidos. A gente não queria doutrinar ninguém pra ir pra direita ou pra esquerda, a formação seria de passar pros trabalhadores seus direitos. Como ir atrás de seus direitos, através de que caminhos.

Jorge: Necessidade de articulação.

R1: É, exatamente. A necessidade de costurar alianças permanentes, não só em época de crise. Fomos vaiados, quer dizer, isso foi feito dentro de uma associação, que dirá dentro do sindicato. E do pós greve, não sei se tô pulando o assunto aí, o que ocorreu na categoria no pós greve, talvez eles tenham essa visão, foi mais gente de esquerda, que tava na comissão de negociação e que conduziu a greve. Foi gente de esquerda que estava nas duas chapas de oposição. E acabamos perdendo pra situação e a partir daí também, uma coisa que é clara, é que grande parte da categoria declinou pra direita. E permanece na direita, inclusive muito bolsonarista no meio rodoviário até então.

Jorge: Bom, te perguntar agora então sobre outro detalhe importantíssimo que vem desde essa redução da mobilização e é um aspecto, já que tu tá falando, entre direita e esquerda e, principalmente, do avanço do neoliberalismo, eu vou dar um exemplo pra ti com relação à pandemia: a pandemia fez o que fez com o transporte público, não só com o transporte público, mas com o país inteiro, mas houve um aporte, primeiramente um aporte financeiro muito grande no ano de 2021 pra manutenção dos trabalhos foi feito um acordo entre judiciário, EPTC, prefeitura e...

R1: ATP.

Jorge: E ATP. Nota-se que nesse aspecto não foram chamados nem o Ministério do Trabalho, nem Ministério Público do Trabalho, muito menos o sindicato dos trabalhadores. Veja que foi esquecido os trabalhadores e foi feito esse aporte, esse acordo, dizem que foi técnico, os motivos foram técnicos pra esse aporte financeiro. 19 milhões, se não me engano. Coincidentemente, no mesmo mês, 30 dias depois começaram as demissões em Porto Alegre. Com o término da medida provisória 736 esse aporte político vem... Esse aporte financeiro veio e em seguida as demissões e foram várias em várias garagens. Podia fazer uma rápida análise sobre isso?

R1: Aportes ocorrem desde sempre. Desde que eu tô. Eu vejo isso na medida em que as contas das empresas nunca foram abertas. A exceção de 2013, talvez. 2011, 2016. Agora não me

recordo o ano em que o Ministério Público de Contas abriu as contas da empresa. Procurador Marcelo Dacamini, e eu nunca esqueço de um fato que ele comparou a garagem da gasômetro com a Nortran. O mesmo modelo de ônibus, o mesmo chassi, a mesma carroceria, uma diferença estratosférica de valores. E valor que vai pra planilha depois, né?! Então dados que eram falsos, de gastos, que ajudam a elevar a tarifa, pra mim não deixa de ser um subsídio, diretamente. Isenção de ISS, já vem desde um bom tempo também. É subsídio. E na pandemia como tu falou: garantido o subsídio, demissões, demissões, demissões. Após término da MP.

Jorge: o que chama atenção nesse aporte financeiro é que, não sei se é essa a ideia que tu vê, é que há um discurso uníssono entre os poderes executivos, judiciário, legislativo, de que esse período deveria se fazer algumas concessões, também os trabalhadores, em nome da manutenção do emprego e da renda. E exatamente no momento em que o discurso se torna uníssono entre eles acabam fazendo esse tipo de situação, não chamando os trabalhadores rodoviários pra conversar, mas sim pra demiti-los. Então dentro dessa crescente, nós fazemos desde 2014 essa... Esse grande número de acontecimentos que a gente tem. Os descontos durante a greve, os descontos pós greve, a... teoricamente a perseguição política e demissões em várias garagens sejam por aqueles que cercam as lideranças.

R1: teórica não. Prática.

Jorge: É. Foi comprovado, alguns acabaram voltando, né?!

R1: sim.

Jorge: Então tem algumas demissões daqueles que cercam as lideranças e a perseguição às lideranças, que foram muitos por justa causa. Depois nós temos também o fato de um sindicato que não atua dentro desse período todo. Então nós temos uma construção. Dentro dessa construção, nota-se que nós estamos falando do trabalho da oposição nesse período todo. Desde a greve, as perseguições, os descontos... Então nós estamos falando daquilo que aconteceu em função da falta de mobilização e quando a gente tá falando isso agora, aqui é sobre a oposição. Tu colocaria pesos diferentes pra desmobilização dos trabalhadores, até a derrocada com o fim da função de cobrador. Esses pesos tu colocaria em quais desses eventos? Os eventos pós greve...

R1: Pós greve!

Jorge: Ou a atuação do sindicato.

R1: 4 eventos eu colocaria. Na ordem, do mais relevante pro menos, digamos assim: não pagamento de quinzena em empresas privadas, Até porque era uma greve, não eram férias. Não pagamento de quinzena, descontos pós greve, o racha da oposição, e depois, por último, a não atuação do sindicato que essa vem desde sempre. Então essa pra mim foi a que menos impactou.

Jorge: que na verdade, no teu entender, já não atuava mesmo.

R1: e o... Não atuava mesmo. De direita. Sempre foi um sindicato de direita, mas não de fato. E eu creio que muita gente ali não tinha, até pelo fato de ser quem era presidente dali, Abade, Bala. Acho que ninguém confiava também que uma paralisação do sindicato, gerido por aqueles, daria uma segurança jurídica, de tu participar de uma greve de uma coisa sem ser demitido. O Sindicato não fazia muita força depois pra reverter uma demissão. Então tinha muita gente também que já não ia por causa disso.

Jorge: Então pra gente encerrar então, a gente pegou todo período. A gente acabou pegando todos os aspectos mais importantes, uma análise final tua sobre esse período todo. Do ápice da mobilização até a inércia final da retirada da função de cobradores.

R1: Eu acho que a gente não pode deixar passar um fator aí também, a gente teve lideranças que se criaram lá naquela... Lá na sementinha de 2012, quando a Carris parou por causa do prêmio aqueles 4 dias, que foram pipocando manifestações até culminar na greve. Acho que tem um outro fato aí também surge pra desmobilizar. Surgiu na greve, um pouco antes até (riso), um movimento independente de rodoviários, não sei se tu recorda, o MIR.

Jorge: uhum.

R1: que era encabeçado por um colega nosso da Carris chamado Álvaro. Álvaro Araújo. Um movimento independente do qual eu participei, com o qual eu fiz caminhadas, na época do Fortunati prefeito ainda, e o movimento que... depois que encorpou essa liderança revelou por suas atitudes que esse movimento não era independente. Esse era um movimento político que estava cooptando gente pra alavancar ele a condição de vereador, tanto que ele participou de uma eleição pelo PSDB. Ali também já afastou mais gente do campo de esquerda na garagem. Dividiu a Carris. Esse movimento dele aí dividiu a Carris muito, tanto quanto Afonso e Weber tenham rachado. E o MIR tinha gente em tudo que é garagem também. Então também ajudou a rachar o movimento. E tu sabe que eu acho que o estrago foi tão grande, cara, tão grande, tão grande, que eu não sei, eu não vejo perspectiva. Eu não vejo. Eu achava assim, eu digo: “bah, vai ter motorista agora que vai se negar a sair sem cobrador”. Não. Vai se negar a sair não por causa do cobrador, vai se negar de sair porque não teve nem um aumentinho de salário pra exercer dupla função, mas não. O que fizerem agora tenho a impressão que a categoria aceita.

Jorge: É que a categoria se reduziu agora.

R1: é. Eu me lembro que antes eu falava, quando ainda era rodoviário: “cara, mas o problema não é o prefeí...” “Ah tem que votar no candidato B pra prefeito”. Beleza. E os vereadores? Não adianta tu ter um prefeito aliado teu se não tiver uma base aliada ao prefeito. Então essa... Ai tu vai falar com um colega, “ah, não discuto política”, “não falo política”. Política tá na tua vida.

Jorge: o tempo todo.

R1: O tempo todo, cara. O pessoal não enxerga. “Eu não vejo notícia”. Ai a gente tá onde tá.

Jorge: Então era isso. Algo mais? Que tenha...

R1: Cara, é um assunto que vai pra muito tempo. É muito tempo que.. com certeza daqui a pouco tu vai embora e começa “puta, eu não falei isso. Não falei aquilo”.

Jorge: Então tá bom. Vamos encerrando então aqui. Acho que tá perfeito o que a gente tem até agora e conseguimos abordar todos os assuntos.

R1: conseguimos se tapar de nojo!

(risos)

R1: Mas não adianta, né?!

Jorge: Tão tá. Por enquanto, muito obrigado, Ricardo.

R1. Tá bom. Obrigado e sucesso na conclusão do trabalho.

APÊNDICE F – ENTREVISTA R2

Através da metodologia da história oral, conhecer o porque na visão dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre e das lideranças da oposição sindical. Porque ocorreu um processo de desmobilização dos trabalhadores rodoviários no período posterior à greve de 2014. A pesquisa consiste na realização de entrevistas com rodoviários, nas quais se conversa a partir de um roteiro, roteiro de perguntas maleáveis, o conteúdo da entrevista será utilizado para fins de pesquisa, educação e cultura sem fins lucrativos e quando for o caso, será divulgado na internet. Para que você e outras pessoas tenham acesso aos resultados. Você tem Liberdade para decidir se participará da pesquisa ou não e pode solicitar a interrupção da entrevista ou desistir a qualquer momento. Você pode autorizar a divulgação da sua identidade ou solicitar que ela seja omitida. Não há custos nem compensações financeiras pela participação. Caso você se sinta cansado, triste ou confuso, podemos parar a entrevista e se for o seu desejo retomá-la em outro momento. Se você não se sentir confortável para responder alguma pergunta, podemos pular para a outra se for do seu interesse, você poderá definir um prazo para o início da divulgação da sua entrevista.

Jorge: Agora, vou fazer as perguntas, você está esclarecido quanto aos objetivos da pesquisa e quanto a forma como Entrevista será feita?

R2: Já estou, sim, porque ficou bem Claro.

Jorge: Você concorda que a sua identidade seja revelada?

R2: Concordo, sem problemas,

Jorge: você autoriza o uso da entrevista para fins culturais, educacionais e de pesquisa?

R2: Autorizo.

Jorge: Você transfere os direitos patrimoniais da entrevista ao pesquisador e a universidade federal do Rio Grande do Sul, ou seja, permite o uso da mesma sem compensação financeira?

R2: Transfiro sim, sem problema.

Jorge: tá bom! Feito essa parte, a parte burocrática, eu vou começar te perguntando. É te pedindo, aliás...

R2: eu vou te perguntar, tomando um formulário ali, eu tenho que mandar ele assinado ou não?

Jorge: Não, não, não. Eu não preciso não, que eu te mandei foi o caso do meu atestado de semestralidade pra te ver que eu tava de final semestre, um pedacinho trabalho uma folha do meu semestre para te ver qual era o qual era o teor da entrevista. E eu vou começar te pedindo para que se apresente então, porque na entrevista não está bem.

R2: Tá, eu sou.. meu nome é R2, eu sou rodoviário, desde 2007. Eu entrei na Presidente Vargas e lá em..., dia 29/10/2007. Aí eu fiquei na empresa até dia 7/04/2014. Aí dia 9/04/2014 eu entrei é chamado para a carris, já comecei na carris e sou Rodoviário até hoje. Como sou cobrador de ônibus e aí, já dá todo esse período aí. Com quase 15 anos de de Rodoviário, eu sou alegretense. Moro aqui em Porto Alegre.

Jorge: Conterrâneo, então isso aí. Eu vou te chamar pelo apelido. Eu te conheço, R2. R2! Seguinte, uma pergunta que eu te faço, é com respeito a isso: é a gente sabe que o trabalho (TCC) é feito a partir então, da maior mobilização dos rodoviários em 2014! Como foi a tua participação na greve de 2014? E como tu viu ela? Em linhas gerais, tu pode passar isso para gente, uma ideia.

R2: olha só, no começo, a impressão que eu tive é nos seus 2 primeiros dias de greve é que a impressão que eu tinha é que era mais uma greve patronal para pressionar pela pressão do aumento da tarifa e porque nos 2 primeiros dias a gente chegava na garagem, tinha até escala de greve. Vai trabalhar, umas 2 horas, umas 2 voltinhas ali, depois ia para casa, então eu achei muito estranho com uma greve de patrão, tivesse uma greve de trabalhadores, tivesse uma escala dentro da empresa, já organizada. Mas aí depois a gente começou a entender que eles e o próprio sindicato, em conluio com os empresários, acabaram perdendo o controle da greve, porque houve um sentido de uma auto-organização dos trabalhadores nas garagens. Com, com a inversão de trabalhadores, se mobilizando inversamente em garagem, as que eles não trabalhavam, é para poder trancar essas garagem, então eu acredito e na minha visão é que essa greve sim, os trabalhadores tomaram o controle dela. E aí depois desses dias já não teve mais escala de greve e escala de trabalho da empresa, até chegar o dia em que os trabalhadores decidiram. Eu me lembro. Acho que Já no terceiro dia, depois das negociações na frente da porta do Ministério trabalho (TRT) lá, e de uma daquelas audiência de conciliação aí que A Juíza determinou que nós tínhamos que rodar com um percentual de carros no horário de pico. (inaudível) a rodar mais nenhum ônibus. Aí eu lembro que eu estava lá na Antônio de Carvalho, lá ainda estava fazendo essa escala da da empresa, escala reduzida e a determinação era de recolher todos os carros. Nós recolhemos e aí ficamos nessa greve. É que depois dali, deu 2 dias, deu mais, aí deu maior do que 3 e se eu não me engano, deu mais 13 dias de paralisação total mesmo, não é? E aí a minha experiência... e como depois... eu dependia muito em ônibus.

A minha experiência foi de conseguir nas assembléias. Pelo que lembro, foram todas ali no ginásio tesourinha, e aí eu consegui, consegui participar e acompanhando pelo rádio a uma, acho que umas 2 vezes eu consegui na garagem e aí depois se estabeleceu muito uma pressão dos empresários é no sentido de que a gente retornar ao trabalho, não é? É, eu já fui, é? Já houve a primeira represália, foi o corte do pagamento dos tickets alimentação, no nosso vale alimentação e a gente já não recebeu e começou a pressão, mas historicamente eu vejo com muito orgulho. Assim, os trabalhadores conseguiram mostrar a força e importância da categoria não é? É aí que houve uma série de consequências para a cidade e para o conjunto da cidade também. Assim, era um período daquela promoção também, que tinha do liquida Porto Alegre. Foi suspensa porque, sem o ônibus a cidade não tinha como se movimentar, né? Então foi bem e aí, eu me lembro que foi liberado os ônibus, aqueles que rodaram muito ônibus clandestino. Foi liberado os ônibus, eu me lembro que os ônibus metropolitanos foram liberados de trabalhar aqui. E lá, em princípio, eles se negaram a pegar o ônibus aqui que era incerto. Apoio aos trabalhadores aqui de Porto Alegre, foi uma greve muito, muito boa. E eu tenho muito orgulho desse período, porque é, e gostaria de ter tido até mais envolvimento na época. Assim, se ter sido mais ativo é, e porque foi uma demonstração, assim, da força dos trabalhadores, que era o único caminho. Mas aí depois disso saíram duas versões da greve de que foi uma foi uma grande derrota, que é a versão que os patrões queriam que se espalhassem nas garagem e de certo modo, para alguns, pegou porque veio depois vem a decisão da juíza que nós tínhamos que pagar esses dias a parados e para os trabalhadores que não tinham tradição e a essa cultura de greve eles acharam isso uma derrota. e a justiça, mesmo sabendo que nós trabalhávamos com compensação de hora, com banco de horas, determinou como toda a justiça burguesa que a gente pagasse por esses dias. E alguns trabalhadores acharam isso, como se fosse alguma uma derrota, não e não na minha visão não existe luta sem que tu tenha que perder alguma coisa ou acabar cedendo alguma coisa, nesse caso aí foi esses dias. Eu paguei com muito orgulho. Eu até paguei depois disso, faltavam 8 dias, aí eu acabei fazendo... tive que fazer a rescisão com a Presidente Vargas para ir para a Carris. Eu acabei pagando, mas sem problemas, porque nós tivemos várias conquistas ali. Como naquele ano, já estava previsto uma cobrança do do plano de saúde, a participação dos trabalhadores e aquilo foi adiado. E os empresários se sentiram bastante acuados porque aquilo ali foi uma demonstração contrária para todos, é de que o pessoal pensa assim, “Ah! o patrão, me dá um emprego e eu tenho que agradecer”. E ali foi demonstrado na prática o que move o sistema capitalista e as fontes de trabalho, é a força do trabalhador nisso, e o patrão não pode ter. A máquina pode ter no caso, no nosso caso, pode ter o ônibus, mas se o trabalhador não tiver e não for trabalhar, não não for vender lá sua

força de trabalho, o sistema não anda. E então ali eu acho que foi uma lição até bastante didática assim, para a cidade. Eu me lembro, quando retornei a gente... Eu disse assim “bah, os passageiros, vão estar indignados, porque...” Olha, foram várias pessoas passando, assim, ali na roleta ali e elogiando, “Bah. meus parabéns. Estão de parabéns de demonstrar força”. Uma coisa que eu também acho importante dizer, que também não é tão barbada assim fazer greve sem apoio de sindicato. Houve uma organização ali de algumas lideranças da garagem, se criou uma comissão que também foi aceita pra negociar na greve, de representantes dos trabalhadores ali das garagens. E assim, não é tão fácil. E eu acredito também que se deve, na época, sem partidarismo, sem nada, mas na época o governo do estado era o Tarso Genro e foi perguntado pra ele porque que a polícia não ia lá e desocupava-se.. De garagem, né?! Com a força, como eles sempre fazem pra reprimir trabalhador. E a resposta do Tarso, na época, foi que não era uma situação de polícia, por isso que ele não via motivo pra que a polícia fosse usada pra tirar trabalhador da frente de garagem, porque ele via que era uma questão trabalhista. Claro que ali havia um conflito de interesses de governo, de partidos diferentes, então isso tudo também contribuiu pra que a greve se estendesse pra um tempo mais longo também. A gente conseguiu se organizar com mais tranquilidade na frente das garagens sem essa repressão, que é muito comum. Agora mesmo na greve mais recente da Carris ali a gente tava todo dia com o choque pronto nas nossas costas ali, pra fazer qualquer coisa de a gente ousasse trancar o portão, alguma coisa, né?!

Jorge: Pra reprimir, né?!

R2: É, pra reprimir. Foi o que a gente conseguiu na época fazer com mais tranquilidade.

Acho que é isso que eu mais ou menos me lembro, pra resumir, assim.

Jorge: Aproveitando esse gancho, tu viu que a gente veio numa construção dentro daquilo que tu tá falando, que demonstra bem o conhecimento de época. E tu já elencou 2 motivos básicos que a gente pode chegar até os dias de hoje: um deles foi o durante a greve, que foi o que tu acabou de falar. A retirada do vale alimentação da iniciativa privada, que não foi paga, já criou um murmurinho na greve, como retaliação e o pessoal já ficou descontente nesse sentido. E o segundo ponto foi quando a greve foi considerada ilegal que foi que tivemos que pagar quase que na totalidade, os dias de greve parado não é? Em compensação, e nessa construção pós greve, tu vai lembrar, é talvez, tu já estivesse na Carris. Tu viu muito disso, né? É que foram feitas paradas pontuais em alguns lugares, porque elas reduziram num todo e não houve uma mobilização total. Mas ao mesmo tempo começou a haver demissões de quem participou das greves, principalmente na iniciativa privada, e algumas demissões por justa causa começaram

a pipocar no meio. Queria que tu falasse um pouco sobre isso, o que que tu verificou e o que tu viu. Nesse período pós greve.

R2: É assim..., depois eu saí em abril. Eu vou a, eu vou para Carris e claro que aí eu não, eu não, não vi diretamente, mas como a gente sempre continua mantendo em contratos, e conversando com os trabalhadores, a gente percebe que vem uma ação brutal daí das empresas, não é? A desmanchar esses trabalhadores ali, que, principalmente as lideranças ali, né, que tiveram mais protagonismo em cada garagem. Hoje a gente pode afirmar com 100% aí que olha, não sei se sobrou se sobrou pouquíssima gente, porque ou ficaram aqueles que se aquelas lideranças? Que até na época eram lideranças e acabaram tendo que, que que lutar junto porque se decepcionaram e hoje ficaram mais aquelas lideranças que tradicionalmente fazem um jogo dum sindicato que é, que dança junto com os interesses patronais, não é? Então, esses aí ficaram, mas quem foi para a frente da garagem, trancou e que era o trabalhador ali, que participou daqui, daquele tipo de, de uma auto-organização ali, foi primeiro e uns até por justa causa, ali com demissões arrumadas. Mas não é, e foi bem brutal mesmo. Tipo, para os empresários dar uma resposta que, tipo, ó não, isso não pode mais se repetir. Quem fizer isso vai ser demitido, não tem outro caminho e isso acaba. Eu acredito que sim, que que acaba dificultando muito, não é para para próximas. Uma organização de greve há, e inclusive, aí eu eu já posso falar, inclusive na carris, ali a um, por causa dessa coisa, do judiciário, de ter decretado a greve ilegal. Ali na Carris é uma dificuldade, a empresa em um processo brutal de ser privatizada e com a extinção dos cobradores e o pessoal falando que sem sindicato não dá para parar. então eu acredito também os empresários, se prepararam para dar uma lição, reprimir a qualquer tipo de uma nova organização, a uma nova tentativa de greves. Foi de forma, sim, bem agressiva, né?

Jorge: Tu sabe que depois disso nós tivemos depois de um pós greve, em seguida, vêm as eleições para o sindicato, onde a oposição, né? Acabou, de certa forma, se dividindo criando duas chapas oposicionistas que acabou enfraquecendo o movimento e queria que tu fizesse uma análise sobre isso, o que que tu verificou... para ti e o que que tu achou sobre isso, na época. O que tu acha disso hoje a respeito das eleições, na primeira primeira eleição pós greve do sindicato dos rodoviários.

R2: É Na verdade, também para quem tinha participado da greve ali como nós, ali ficamos bem empolgado, aquele movimento todo ali, a gente acreditava que o próximo passo mesmo era a necessidade de ganhar ou ter uma chapa vitoriosa com essa oposição aí da greve. E aí nas figuras do Webber, do Alceu Webber, e do Affonso, Então a gente achava que era praticamente uma vitória certa e eu me lembro também que teve muita mobilização para os

vários rodoviários, que já não acreditavam no sindicato, de se filiar para poder votar e eu fui um deles. Mas aí eu acredito que houve aí sim, exatamente, eu não sei o que houve, mas é se houve influência da patronal também ou da atual gestão, na época do sindicato de dividir essa força e aqui, acabou dividindo em uma chapa Webber e em outra o Afonso, e acabou dividindo os trabalhadores. E depois do resultado da eleição, a gente viu que se a gente tivesse tido uma chapa única nessa oposição, uma própria proposição não tem uma uniformidade, não tem como exigir e as pessoas têm diferenças de de conceito, de formações até de métodos. Mas naquela época ali a gente tinha e eu entendia que teria que ter tido uma unidade mesmo. Eu não sei se houve alguma alguma divergência ali para para discutir cabeça de chapa ou algum outro problema que aí acabou levando para eleição e aí depois discutindo, tu vê que se a gente tivesse sido unido, nós teríamos vencido a chapa que eu chamaria de situação, porque acabou ficando aqueles sindicalistas ali que já controlavam o sindicato há muito tempo.

Jorge: É uma diferença muito pequena, de 27 votos! E outra coisa que, aproveitando para falar do sindicato, inclusive, eu vou falar depois sobre isso. Tu sabe que recentemente nós tivemos a medida provisória 936, que previa a manutenção do emprego e da renda do trabalhador, diminuindo, no caso, a jornada de trabalho para que se mantivesse isso em função da pandemia. Esse é o discurso uníssono do legislativo, do executivo, do judiciário, não é dos empresários que cobram a parcela justamente dos trabalhadores. Perfeito a minha parcela que eu vou dar como um trabalhador é a redução da jornada e do salário para a manutenção do meu emprego, da minha renda, perfeito, bonito, lúdico no papel para manter os empregos, manter, não só os empregos, mais o trabalho (as empresas) dos empresários também. Todos eles com o mesmo discurso. Acontece que eu, no ano de 2021, e independente da planilha tarifária, foi cobrado um aporte financeiro do governo, do governo municipal, e eles acordaram entre o judiciário e EPTC, governo municipal e empresários. O primeiro aporte, de dezenove milhões, se não me engano. É esse dinheiro foi dado, coincidentemente isso já vinha... Isso já foi em 2020, quando entrou? A medida provisória com relação à pandemia. Em 2021, deu sequência. Em 2021, foi dado esse aporte. Coincidentemente, nesse mesmo período, logo após esse aporte ter sido dito que não foi chamado nem sindicato, nem os trabalhadores, começaram a ser demitidos funcionários em várias garagem se tu lembra disso, e eu gostaria que fizesse uma análise sobre isso, que fica bastante... como é que eu vou te dizer assim, ficar para que todo mundo veja, mas cada um tem uma análise diferente com relação a isso, cada um que eu digo assim é, na visão das instituições, mas nós, como trabalhadores, podemos usar nossa visão também a respeito disso.

R2: É, essa medida provisória, essa... 936, né?!

Jorge: Isso. Isso foi em 2021.

[falam juntos]

Jorge: No ano de 2021 houve aqui em Porto Alegre esse aporte de dinheiro, no município, com a diferença tarifária, alguma coisa assim, pra manter os ônibus rodando, os empregos, mas não foi chamado os trabalhadores, não houve um acordo efetivo pra manutenção do pessoal e vários foram demitidos. Claro que eu tô falando na medida 936 porque ela foi a primeira que fez o discurso lá...

R2: Não, e os desdobramentos dela, na verdade, né?! Porque em primeiro lugar houve essa medida provisória com a situação da pandemia, mas o que é a minha maior crítica é que os... No nosso caso aqui, os empresários de ônibus já recebem... Já tinham isenção já antes da pandemia de tributos municipais, ISSQN e desde aquela crise do transporte lá, acho que 2013, ai eles já tinham essa isenção aí e a minha crítica é que eles recebem todo suporte, no caso de governo, de dinheiro público, no caso da medida provisória protegendo deles de deixar trabalhador em casa sem salário, sem ticket numa época que mais precisou, e os caras presos a um contrato ali e em casa sem garantia, nem nada. Tinha uma contrapartida do governo, mas nem chegava perto do dinheiro, do salário do trabalhador de quando estava trabalhando. Então, nesse momento, essa medida provisória só pensou no empresário. Só o empresário que tinha problema pra passar pela pandemia. O trabalhador mais uma vez massacrado. E eles ganham esses aportes... depois vem esses aportes da prefeitura, que estão sendo pagos até hoje, agora em... há 1 mês atrás aí o Sebastião Melo disse que ainda vai em 2022, só pra iniciativa privada, uns 60... Mais de 60 milhões e mais... 60 não, acho que... Agora eu não lembro o número. Mas vai continuar dando aporte pras empresas privadas e mais a parte da Carris, então quer dizer, num momento eles fazem um discurso de que não tem dinheiro pra manter, no caso, lá nós, a empresa pública, que eles não podem usar um dinheiro público pra manter um sistema de transporte, mas contraditoriamente eles continuam bancando, injetando dinheiro pra... no sistema do ônibus, pra manter o, na verdade é pra manter o lucro dos empresários. E aí quem acaba pagando a conta são os trabalhadores. E como tu bem pontuou aí, quando começou esse repasse de... da contrapartida do município aí pra... diz que era pra equiparar o valor ideal da tarifa, pra mim foi muito claro que aquele aporte ali foi usado pra eles começarem a demitir. Porque ali já começava a preparação deles pro pós período de pandemia, que era aprovar a extinção do cargo de cobrador e mais brutal ainda, que não é só ataque pro trabalhador rodoviário, mas ataque pro trabalhador que usa e que depende do ônibus, foi quando começou com a extinção de linhas, a confusão de linhas e tudo isso desemboca um desemprego, redução de posto de trabalho. E o trabalhador está sendo massacrado e é um absurdo que um dos poucos

negócios do Brasil, que é o transporte coletivo de Porto Alegre, [incompreensível] de ônibus que eles tem que ter uma garantia de lucro. Isso tem que ser mantido. Não existe em lugar nenhum, né?! Tu tem que se aventurar aí e se não der certo... tu tem que sair fora. Até o [incompreensível] dos pequenos comerciantes ai é assim, Ah, mas o empresário de ônibus não, ele tem que ter uma garantia pra tirar os ônibus da garagem. Tanto é que na própria pandemia, eles baseados nessa medida provisória, eles não pagavam nem adicional noturno pros trabalhadores das empresas da particular porque os ônibus... os últimos horários saiam no máximo 19:40/20h lá do centro, cedo estavam na garagem, ai depois de noite eram só aqueles especiais da Carris ali e alimentava super mal também a necessidade... Eu sei que tinha menos gente na rua, mas mesmo assim, muita gente continuou trabalhando, muita coisa tava funcionando. Supermercado, farmácia, essas empresas mais pesadas aí continuavam trabalhando. Vigilante, portaria, o pessoal que necessitava de ônibus e às vezes tinha que descer assim, nas avenidas principais e um ônibus lá de hora em hora. E tomando... passando trabalho por causa desse serviço e os empresários com os ônibus na garagem. Pra eles não teve problema nenhum de sentir essa crise, de ter que rodar com crise. Aí roda a Carris pra compensar isso e aí depois não se fala que a Carris teve que operar nesse período com prejuízo. Olha, eu faço aquela linha lá, T12 Restinga, são 30km, teve dias que eu fiz 30 km, da zona norte pra zona sul, com 6 passageiros. Ai a gente fica pensando quando que um empresário vai tirar um ônibus da garagem pra atravessar a cidade com 6 passageiros e pagando 2 trabalhadores ali? Eles jamais vão fazer isso, né?!

[falam juntos]

Jorge: Não ficar desassistidos, se depender da...

R2: Desassistidos, exatamente. E tem a necessidade, né?! Então eu acredito que... Eu tenha a ideia que tem serviços que tem que ser subsidiados sim, mas como o transporte público... No mundo todo o transporte é subsidiado. Mas tem que ter uma contrapartida, e aqui não. Aqui não teve nem garantia daquela licitação que eles assinaram lá, que os cálculos tarifários são feitos em cima daquela licitação lá de 2016 que eles rasgaram já no primeiro ano. Pra cálculo de tarifa aquilo continuava valendo, mas para cumprimento de obrigação de contrato, não. Eles agora fizeram um ataque para retirar as isenções de 60... dos idosos de 60/65 anos, mexeram na concessão do passe escolar pra professor e pra estudante. A minha filha mesmo aqui, com o salário de trabalhador tive que levar 3 contracheques pra provar que tinha a necessidade de pagar a escolar. Então quer dizer, é só ataque pro lado do trabalhador e o empresário ali protegido. E eu acredito que esse conjunto de medidas assim foi tudo sendo feito pra proteger os empresários e os lucros deles.

Jorge: Uma outra pergunta que eu quero te fazer agora, claro, sempre ligado. Eu queria que tu falasse de uma forma sucinta, a tua visão sobre a mobilização com aquilo que eu acredito ser o último suspiro de uma categoria, que foi a extinção dos cobradores de Porto Alegre. O que que tu viu sobre a mobilização, o que tem a dizer ou sobre a mobilização, a pauta dela, como é que tu viu toda situação?

R2: Bom, fazendo... Depois de passar fazendo uma autocrítica, eu acho que a mobilização foi muito pequena, já também fruto da... do desdobramento das repressões que se sucederam depois de 2014. Foi uma decrescente mesmo de mobilização e tudo. Isso também contribuiu. Mas também eu acredito que o que mais... o nosso erro, assim, como trabalhadores, organização, foi nós nos vermos diferentes. Tipo, trabalhadores da Carris e trabalhadores privados. Como se nós fossemos categorias diferentes. E nós não ter dado, desde o começo, como fez em 2014, uma luta de unidade, uma luta junto. Então, quando tu tá dividido é muito mais fácil tu ser derrotado ou demonstrar alguma força. Então todas as vezes que teve algumas paralisações, aquela primeira votação lá, na época do Marchezan que ele acabou sendo derrotado, mas não por força da nossa mobilização, mas por força da... Como resultado da própria inabilidade dele em ser político, um cara que conseguiu brigar com o próprio vice prefeito dele. E aquilo ali criou muita ilusão, em muitos trabalhadores, que nós tínhamos uma câmara de vereadores do nosso lado. Teve rodoviário que elegeu Mônica Leal como musa dos rodoviários. Eu disse “oh, eu acho que vocês tão fazendo uma análise errada da situação. O voto dela não tem nada a ver conosco. Tem a ver que ela perdeu mais de 200 cargos em comissão da prefeitura e ela votou no ódio ali. Qualquer medida que o Marchezan levasse pra câmara eles não estariam com ele”. Tanto é que veio a votação já com Sebastião Melo, conseguiu organizar toda sua base no seu governo e passou com certa facilidade a extinção do cargo de cobrador e alguns dias depois, uma semana, passou o projeto de privatização da Carris. Então eu acho que esse é o nosso erro, de não ter lutado junto, se não ter tido a... se organizar com lideranças das garagens. Como nós demonstramos em 2014, nós movimentamos a cidade, somos importantes pra cidade. Eu não me lembro lá no nordeste, não me lembro se foi em Pernambuco... Numa cidade do nordeste lá se tu fosse organização os empresários tiveram que recuar na extinção do cargo de cobrador. Vai acontecer? De repente vai acontecer, mas esse, nesse ano eles não conseguiram. Aqui não, aqui a nossa mobilização foi muito fraca. Mesmo ali, no dia que a gente foi na votação da câmara lá, no primeiro projeto do Marchezan, pra minha tristeza, aquela caminhada que a gente fez até a câmara lá, na Carris até lá, meu, tinha mais colega motorista do que cobrador. Aí os caras correm sempre com aquele mesmo discurso do patrão: “Não, eu não vou. Vou perder um dia de trabalho, vou perder um ticket”, mas tu tá

perdendo aí o teu posto de trabalho, né, cara, se não se mobilizar. Então faltou esse tipo de consciência de classe. E faltou a gente se organizar e também uma participação do sindicato. O sindicato não tava nem um pouco... Fazia um discurso de que estava mobilizado, “Não, isso aqui aqui não passa”, mas na prática não apoiou em nenhum momento a greve. Fez muito do discurso, muito bonito, mas na hora eles já tava tudo acordado. Não houve nenhuma resistência.

Jorge: Aí que eu queria chegar, no desfecho. Tu vê que a gente vem numa crescente em termos de conversa. A gente vem trazendo de lá, a gente passa num primeiro momento a greve em si, o desconto, do vale alimentação não pago na iniciativa privada, a gente vê o desconto dos dias trabalhados com a decretação da ilegalidade da greve, em seguida a gente vem com as retaliações nas garagens, as perseguições políticas, se assim a gente pode chamá-las, né? E há colegas que as chamam assim. Tem muitos colegas que não conseguiram retornar até hoje, inclusive.

R2: Exato.

Jorge: [incompreensível] tão com alguns problemas em função disso. Essa crescente, ela faz isso, porque falando com um outro colega, e eu vou aproveitar pra te fazer essa pergunta, ela vem de um todo... Na própria Carris, onde existia a ideia de que por ser... mesmo sendo CLT, seria concurso público teria uma certa estabilidade, onde começou a ser demitido por justa causa, causou certo medo não só na iniciativa privada, que já tinha esse receio, mas também na Carris, que gera muito mais de lucro. Então nós estamos nessa construção também dessas retaliações, das buscas e da falta do sindicato nesse período todo. Duas perguntas em uma só, vou fazer pra ti: Tu vê... como tu vê o sindicato? tu vê ele somente como assistencialista, como algo que trabalha também a estrutura, porque não houve mudança de estrutura, a gente pode dizer isso pelos teus relatos. A falta que houve nesse trabalho do sindicato... Ele faz um trabalho tu acredita assistencialista somente, se ele tem um outro trabalho por trás disso. Como tu vê o sindicato dentro desse período todo. Inclusive tu falou agora pouco sobre a movimentação da extinção dos cobradores. Tu acha que faltou efetivamente se fazer um pouco mais de fóruns nas garagens, de mobilizar as garagens, e se o sindicato tivesse feito isso, como representante legal que ele é, que não é de fato, mas lá está, ele deveria ter feito um trabalho mais longo e mais persistente? Qual é a tua análise sobre o sindicato nesse período todo até a derrocada na câmara dos vereadores?

R2: É, quando tu fala na tua primeira pergunta, acredito sim que o sindicato virou... Essas direções aí até hoje do sindicato se transformaram em assistencialismo. Uma troca de favores. Hoje até fica menos claro, mas hoje se tu precisar de um exame lá, alguma coisa, eles vão lá, te

ajudam. E na época do Acosta ali, a gente sabe de vários relatos que até com dinheiro ele dava pra algum trabalhador que precisasse assim e aí o pessoal acabava vendo e achava que sindicato era isso. Que sindicato serve pra me ajudar lá individualmente quando eu precisar. Na verdade eu acredito que o sindicato... Eu acredito que ele não é o principal na luta dos trabalhadores, mas ele é um suporte nessa situação legal, fundamental. Pra que ele possa... Ele permite que o trabalhador possa se organizar sem ser... sem sofrer represália, sem ser atacado. E a coisa que o nosso sindicato nunca fez. Toda tentativa que o trabalhador teve de se mobilizar, o sindicato, na verdade, estava contra. Eu fui em algumas greves ali... A Trevo era, das privadas era a mais pioneira de fazer paralisação, e o sindicato nunca apareceu. Aparecia quando a coisa pegava mais preço já e os trabalhadores batiam pé de não sair e aí eles acabavam aparecendo lá, mas já em acordado com os empresários já, sempre pra sufocar os movimentos, não pra fortalecer. E ali na Carris mesmo, hoje o sindicato tem, na Carris tem panfletinho do sindicato vendendo planinho de saúde pra rodoviário que aderiu ao plano da Carris de demissão voluntária, do MDB, do Melo. Então quer dizer, esse não é um papel do sindicato. Tu olha um comunicado ou uma publicação do sindicato aí no Face, nos canais oficiais deles, a impressão que dá é que é um texto de um sindicato patronal. Tu vê uma entrevista hoje do Abade, o Sandro Abade aí que é o atual presidente em exercício, parece que ele tá... que é um porta voz do governo, um porta voz dos patrões e a gente, o trabalhador, não se vê representado ali naquele sindicato. Por isso que muitos trabalhadores, claro, eu entendo, fica com medo de entrar numa luta assim, que tu sabe que tu vai ter que lutar sozinho. Que aí tu vai contra o patrão, contra teu próprio sindicato também, fica muito complicado da pessoa... De criar qualquer mínima organização numa garagem. “Não, não vou participar porque o sindicato não vai fazer parte e vai ser o primeiro a cair na ilegalidade, né, cara!”. E o máximo que eles fazem, o sindicato é sempre quando diz que vai fazer alguma paralisação e a gente percebe muito que a... Tá sempre em concordância quando tem a necessidade dos empresários forçar um aumento da tarifa, eles vão e param garagens pontuais, aquelas que não vão criar problema. Geralmente é a Carris ou a Nortran, são os parças do sindicato. E então, se existisse mesmo o interesse, se parava tudo. Se mobilizava, chamava um representante em cada garagem e vamos fazer essa paralisação. E fazendo assembleia. Assembleia com participação só de rodoviário. Então quer dizer, as decisões do sindicato são todas de cima pra baixo. Não tem participação de trabalhador e quando se diz que tem não tem só rodoviário lá decidindo.

a exemplo das últimas assembleias que teve aí. O trabalhador acaba se desiludindo, não participando.

Jorge: De todas essas... Isso que nós trouxemos, que nós conversamos até agora, como eu já te falei antes, dessa crescente de assuntos que pode ter interferido na desmobilização dos trabalhadores, tu colocaria qual deles como possível maior culpado disso? Os descontos, as demissões e perseguições políticas, a falta do sindicato. Na tua visão, pra gente então encerrar, qual tu colocaria como principal motivo pra que houvesse... Se é o conjunto, ou tu colocaria alguma coisa a mais?

R2: eu acredito... Claro que isso foi aumentando. Vamos pegar nessa perspectiva do trabalho que desde 2014. Mas se existia uma conjuntura diferente, chegou a ter a uma expectativa que o capital chama de pleno emprego, então existia mais oferta de trabalho e isso foi diminuindo e o desemprego foi aumentando, como esse pico hoje de 12 ou 14 milhões de desempregados, e isso tudo pro trabalhador pensar duas vezes mais em poder ou não parar, somado às experiências que ele tem acompanhado, principalmente nas empresas privadas e, como muito bem tu colocou, na Carris também. Na Carris, quando eu cheguei, o discurso ali era que a gente para aqui e não dá nada. E estava dando sim, tanto que nosso delegado foi demitido, pois criaram uma situação lá que ele estava trancando garagem ilegalmente e que acabou revertendo na justiça, mas ele ficou um bom tempo afastado. Todos os ataques e junto com a conjuntura de desemprego e mais essa omissão criminosa, que eu assim chamaria, desse sindicato que é sempre um braço auxiliar dos capitalistas, eu acredito que acaba enfraquecendo o movimento dos trabalhadores rodoviários e também a falta dessa unidade nossa, a gente sempre fica terceirizando luta, a gente acha que vai resolver nossos problemas passa por eleições ou passa direto por um parlamentar ou que a gente tem de esperar pelo sindicato. Enquanto a gente fica esperando que alguém faça alguma coisa por nós enquanto categoria não vai acontecer. Todas as conquistas que hoje nós temos, e que hoje estamos perdendo, é porque teve mobilização, teve pressão, o empresário não vai lá sentar hoje e pensar, “hoje vocês merecem vale alimentação nas férias, eu vou conceder isso pra vocês”. Isto tudo é fruto de uma mobilização, de uma pressão de trabalhadores e então eles dirão que estamos muito mobilizados então vão ceder em alguma coisa. É só por aí que a gente conquista, e acho que todo esse conjunto acabou enfraquecendo e tirando os trabalhadores do movimento e desacreditando o trabalhador da luta.

Jorge: Então tá, muito obrigado!

R2: Feito, eu que agradeço, gostaria de acompanhar o desenvolvimento e a importante documentação deste período histórico dos rodoviários de Porto Alegre.

APÊNDICE G – ENTREVISTA R3

Jorge: Meu nome é Jorge Luis Apratto, sou... aluno da Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, tô fazendo uma entrevista pra... faz parte da história oral, da metodologia de história oral, que vai ser parte da do meu TCC. E eu estou aqui com o R3, e eu gostaria que o R3 se apresentasse então pra gente. Como, onde tu trabalha, como, teu nome, né, primeiramente teu nome, onde tu trabalha, sua função.

R3: Boa tarde, sou o R3 trabalho na Nortan como cobrador a quatorze anos. No momento agora tô afastado e em razão de problemas de saúde familiares, pra... ajudando aqui na minha família e tô aqui auxiliando agora o Jorge na... na entrevista aqui. [inaudível].

Jorge: Eu queria começar então, hã... Vamos voltar em 2014. Porque a ideia é falar sobre a desmobilização, ou como foi a mobilização desde 2014 até os dias de hoje. Na tua percepção, em 2014 como começou pra ti a greve? Ela foi repentina? Algo repentino em que tu foi participar ou já vinha... ou já teve numa construção antes?

R3: Bem, na minha opinião, a greve de 2014, de janeiro de 2014, começou... foi aquela coisa: começou dum... o pessoal inflou, vamos fazer, vamos parar, a greve, vamos fazer, vamos fazer uma greve. Eu na minha opinião, num primeiro momento eu achei, “bah, isso aí não vai sair. Não vai dar em nada”. Mas foi bem ao contrário. A união do pessoal de todas as empresas aquela vez foi... foi formidável, assim. O... A, a união deles e, e realmente, “vamos parar” e conseguiram parar Porto Alegre por quatorze dias entre janeiro e fevereiro. Época ainda que tinha procissão de Nossa Senhora dos Navegantes que é um... que é um evento que atrai bastante, precisa de transporte e aquele ano foi parado e era ano de copa ainda.

Jorge: Ah, verdade.

R3: Era o ano da copa.

Jorge: E dentro disso qual foi a tua participação na greve? Quando é que tu entrou e participou e como foi a tua participação?

R3: Ah, eu comecei... Eu entrei na greve a partir do momento... Como eu não... Eu trabalho... Eu trabalho na Nortan e moro na Zona Sul, era distante e inviável pra mim tá todo dia na... na empresa lá. Em questão de logística, deslocamento. Dependendo de ônibus também, né. [riso] Aí ficou mais fácil... descer aqui pra Oscar Pereira na garagem da Presidente Vargas, na frente da igreja da Glória. E lá eu peguei também a... a um posto. Não o posto de líder, mas de um que era bem participativo na greve lá. Que organizava, por exemplo, na... as refeições também, né. Quando tinha [inaudível] organizava. Eu que organizava. Eu não ficava tanto em evidencia, que eu sabia que tinha... tinha muito... como que a gente vai dizer? Como dia no meio da

malandragem? Muito xis 9, né. E eu como sendo de outra empresa, numa empresa que ninguém me conhece, era mais fácil de se infiltrar, né.

Jorge: Verdade. E qual era tua expectativa quando tu começou a entrar na greve, que que tu vislumbrava com aquele momento?

R3: Olha, a expectativa era assim, uma coisa assim, que eu, bah... tirou totalmente aquela ideia que eu tinha no início, que não ia dar certo. Que não ia dar certo a greve e enfim começou naqueles... nos primeiros dias... e... começou aquela união, aquela união de todos os pessoa... Todas as garagens, to... a... independentes, era a Carris como pública e as demais como privada. A gente tava na mesma bandeira. Não como... Não como funcionário de uma empresa ou de outra, mas como rodoviários, né. Eu achei muito... bah, ficou... foi muito bonito mesmo ver a união que teve, né. Eu achei que aquilo... Aquela união que teve ia somar e ia dar frutos pra nós.

Jorge: É, houve uma cumplicidade muito grande naquele momento. Eu lembro que... [silêncio] Daí nós estávamos falando sobre esse período, a tua expectativa, né. É, e aí tu falava sobre... sobre como foi bonita a união, a cumplicidade, e falávamos também a tua expectativa contra aquilo que a gente ia conseguir. Como é que foi pra ti o desfecho da greve dentro daquilo que tu imaginava que era o começo. Que era a reivindicação da categoria naquele momento?

R3: é, um típico desfecho. Naquela assembleia que a gente teve lá no Tesourinha, que naquela tarde que juntou blocos de lutas, estudantes e outras organizações sindicais. Aquele dia foi decepcionante. Aí eu comecei a ver a disputa de egos. Que aí era várias lideranças... Invés de tá no pró de um só objetivo, não, já começaram a focar a presidência, chapas... A presidência... Focar o sindicato. A cadeira... Aquela cadeira que podia ficar vazia lá no futuro do sindicato. Aí começou aquela disputa de egos. Gente que tava unida no início e no decorrer do período começaram a se distanciar, a brigarem... a nossa causa saiu daquela causa pra virar uma politicagem. Essa é minha opinião, que eu tive daquele momento.

Jorge: o que que, desse aspecto das disputas, assim, de egos, o que que tu pode mencionar que tu viu, que tu te lembra de ter visto naquele momento? Que tu acha que encaminhou pra um desfecho que não fosse tão positivo quanto tu imaginava?

R3: foi aquela coisa, aquela briga, aquela, como que eu posso te explicar... o pessoal se organizando pra um bem maior, mas as lideranças já pensando em outras coisas. As lideranças já pensando em... as lideranças tiraram completamente o foco do que que era o objetivo. Que nunca na história de Porto Alegre os rodoviários tiveram uma união tão grande como tiveram naquela vez. Todos eles assim. Nós no geral. Já tinha tido uns anos antes com a Nortran. Uns

meses antes, um ano antes. Quando deu uma vez lá atrás dos ticket, uma coisa assim. Agora não me lembro se foi antes ou foi depois.

Jorge: foi depois.

R3: Foi depois. Foi depois. Eu me lembro que quando dava qualquer problema assim a Nortran, bah pegava o... O Alessandro chegava lá e dizia que vão parar a empresa, chegava lá e parava.

Jorge: e ai levando pra isso, mais adiante assim, tu viu que acabou não alcançando o objetivo, como tu disse, o objetivo que as pessoas queria, né?! Aquela demanda que tava posta, posterior a isso, existem alguns fatos. O que que tu acha do fato, por exemplo, que é um problema, que muitos acham, com relação ao desconto dos dias trabalhados? Como tu viu isso pra afetar a mobilização dos trabalhadores depois disso?

R3: os descontos... Falaram que depois iam devolver e até hoje a gente ta esperando. É isso ai que desmotivou pras outras manifestações que teve ao longo dos anos. O pessoal falava em parar alguma coisa, o pessoal... [inaudível] Tanto que culminou nisso ai que a gente viu agora, com a extinção dos cobradores. Todo mundo falou “quase 4 mil pais de família desempregados, não sei o que”, ninguém deu bola. Um sindicato que era pra amparar nós, o sindicato ia lá, fazia uma operaçãozinha presença lá, com uma fotinho pra postar em rede social e nós ai na mão. Ficando a ver navios, como tamo hoje ai. Uns desempregado, muito colega que eu já fiquei sabendo ai, tão trabalhando em coisa de reciclagem. Catando latinha na rua. Tem um exemplo lá perto da garagem disso ai.

Jorge: É, isso é uma coisa que a gente... eu tava trazendo pra te perguntar também, por que existem vários aspectos e essa construção que eu tô trazendo pra gente analisar esse período, tem várias formas. Uma delas é o medo do desconto, e a outra é, como tu vê, por exemplo, que nós tivemos depois algumas paralisações locais. Algumas garagens nunca mais se teve uma paralisação total. E se tu for lembrar, nunca mais teve do sindicato. Então, um dos motivos pra que as pessoas tivessem medo da mobilização seria, no teu ver, 1) o desconto. Tu já falou. É um deles. E também as perseguições. São as demissões. Nós temos vários colegas líderes, verdadeiras lideranças que foram demitidas por justa causa. Vou citar alguns nomes como: Digão, o Afonso acabou voltando, o Max voltou, mas temos ia, como eu falei agora, o Digão que não conseguiu voltar ainda e muitos outros. Até o Weber. Que que tu analisa sobre isso? A manutenção de quem esteve na liderança e acabou sendo caçado.

R3: Onde caçaram os líderes, os pequenininhos não vão querer ir fazer uma frente. Não tem coragem, não vão ter força. Não tem força... O medo... A conclusão que eu tenho é que o medo venceu isso ai. O pessoal ficou com medo, abaixou a cabeça, aceitou o que tá vindo ai e não falou nada. E realmente é o que tá acontecendo. E acontece ainda.

Jorge: aí nós temos somados então, os descontos que foram feitos na greve, nós temos a perseguição de alguns colegas que acabaram saindo por justa causa, são dois eventos bem grandes, e a participação também, ou a falta dela, do sindicato. Com relação a não tomar encaminhamento tanto nas demissões, quanto nos descontos. Considera o sindicato assistencialista?

R3: Nem um pouco. O sindicato é literalmente... é que nem como dizem, lá é um cabide de emprego. Na minha opinião. Quem tá lá tá só pelo amor, mas o amor ao dinheiro.

Jorge: tu acredito que o trabalho do... qual é tua análise do trabalho do sindicato nesse período?

R3: Desde 2014 pra cá?

Jorge: É. Como um geral. Como um todo.

R3: Pífió. Uma coisa sem utilidade nenhuma. Em prol dos rodoviários não vejo nenhum favorecimento.

Jorge: tá. Nós tavamos falando agora, mais adiante então no período. Em 2021 nós estávamos em plena pandemia e em nome da manutenção do emprego e da renda nós aceitamos e fizemos lá de uma forma ou de outra, a MP 36, diminuía nosso salário. Só que daí em 2021, o que aconteceu: o executivo municipal deu pras empresas praticamente 19 milhões de reais. São dois apólices. Um ano passado e esse ano, agora em 2022. Só que coincidentemente o ano passado, depois de receberem esse aporte de 19 milhões, fizeram várias demissões em várias garagens. Inclusive na Nortran. Eu queria que tu fizesses uma rápida análise sobre isso. Qual é o teu ponto de vista?

R3: O apo... Que eles fizeram... eles receberam esse valor do governo federal e fizeram... E mesmo assim demitiram alegando falta de verba pra...

Jorge: No caso o municipal.

R3: isso, isso, isso. No caso o municipal. Alegando falta de verba. Foi isso que falaram. Tiveram que enxugar o quadro, falaram que não tá tendo rendimento e não tem como ter aquela manutenção dos colaboradores. Tanto colaborador nesse período. Eles ficaram, digamos, no vermelho.

Jorge: eu queria que tu fizesses uma análise também no período anterior a esse, sobre a eleição do sindicato no pós greve. Onde em teoria a oposição se dividiu. Queria que tu fizesses uma análise sobre isso.

R3: ai seria a chance de ter acontecido a mudança. De novo. Teve mais uma chance de ter uma mudança, mas trocaram 6 por meia dúzia. Foi que nem a... Que nem essa maquiagem que fizeram em 2015, na troca dos consórcios, na licitação. Trocaram 6 por meia dúzia. E o prejudicado maior é a população. A população tem um ranço de nós. Tem uns rodoviários que

nem o... esses tempos conversando assim, foi o tempo que o motorista e o cobrador era amigo do passageiro. Esse tempo não existe mais. No meu ponto de vista é isso. O passageiro fala do rodoviário... O rodoviário é o culpado de tudo, o rodoviário é... o motorista e o cobrador é o culpado do aumento da passagem, o motorista e o cobrador é o culpado do buraco que tá na estrada... na rua aí e o ônibus atrasa. E que... e passa o pneu, e fura e quebra o ônibus. O cobrador e o motorista são os culpados.

Jorge: Então a gente trouxe de lá então, que não foi muito positivo a greve, as coisas foram se reduzindo em termo de mobilização, que tivemos mobilizações pontuais onde a oposição não conseguiu se segurar e em segundo momento não conseguiram se unir pras eleições, aproveitando-se disso o sindicato não conseguiu... não fez aquilo que deveria fazer, essa foi a análise que a gente fez até agora. E a gente trouxe também um pouco da eleição e falou sobre a pandemia. Aí pra encerrar então, eu gostaria... livre, de forma livre, que tu falasse alguma coisa dentro desse período, qual a tua visão de uma forma geral. Pegasse da forma que tu quiser.

R3: Eu disse um negócio quando a gente... quando a nossa greve de 2014 deu errado. Quando começou aquela disputa de egos, eu falei aquela vez, não me lembro pra quem, mas que comentei, eu falei: o transporte público de porto alegre vai entrar em colapso a curto prazo. Nem era médio. Falei que era curto. Veio a licitação de 2015, veio essa camuflagem que eles fizeram, essa maquiagem que eles fizeram. Tudo bem direitinho, onibusinho tudo de cor, zona sul vermelho, zona norte azul, zona leste...

Jorge: verde.

R3: verde, Carris ocre. As cor tudo assim, bonitinho. Tá aí o resultado. Tá aí o resultado de hoje em dia. Linhas que acabaram, passageiros mais tempo na parada, agora com motorista exercendo dupla função, muitos colegas... Ninguém sabe, mas tem muitos colegas adoecendo. Muito colega adoecendo. Tem colega já abandonando ônibus no trecho. Que as pessoas não assim... Não tem paciência assim, com o motorista. O cara tá dirigindo, tá cobrando, tá dirigindo, tá cuidando do trânsito. Eles não querem saber. E se o motorista fica desatento de qualquer coisa, ele vai pagar do bolso dele. Tem exemplos assim ó, que que acontece, ele tá atendendo um passageiro pagante, ele vai liberar o pagante, libra o pagante, e nesse momento que que acontece? Um idoso se atravessa. Liberada a roleta lá e passa a roleta. Ele não vai poder passar aquele cartão dele pra aquele passageiro passar a roleta.

Jorge: vai liberar de novo.

R3: É.

Jorge: sobre o sindicato em si, tu tem alguma percepção mais pra falar, analisar?

R3: É aquela coisa que eu disse, né, Jorge. Sindicato, pra mim, não tem utilidade nenhuma. Pra mim é fechar aquelas porta lá na Venâncio, devolver aquele terreno, não sei, que aquele terreno nem é deles, né?! (risos) Vai, fecha as portas e já era. Aquilo lá pra nós, rodoviários, não tem utilidade nenhuma.

Jorge: Então tá bom então. Acho que por mim era isso. Quer fazer alguma colocação?

R3: Na... É isso ai. Se a gente for falar a verdade, bah, fica horas falando.

Fim da gravação.

ANEXO A - CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS SOBRE DEPOIMENTO ORAL

1. Pelo presente documento, eu, _____ brasileiro,
 RG: _____, residente e domiciliado à
 rua _____ telefone: _____,
 cedo e transfiro neste ato, gratuitamente, em caráter universal e definitivo, ao pesquisador Jorge Luis Apratto e a Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul(EA/UFRGS), a plena propriedade e a totalidade dos direitos patrimoniais de autor, sobre o depoimento oral prestado, no dia _____, em _____(local). Essa autorização inclui()/não inclui() a revelação da identidade do cedente ou de dados que possam vir a identificá-lo.

2. A EA/UFRGS, na pessoa do pesquisador a ele vinculado, está autorizado a utilizar, a disponibilizar, distribuir, comunicar ao público, reproduzir, transmitir, retransmitir, traduzir para outros idiomas, armazenar e a publicar o referido depoimento, no todo ou em parte, editado ou integral, no formato de texto transcrito, de imagem e voz ou apenas de voz, no Brasil e/ou no exterior, inclusive disponibilizando na Internet; podendo ceder seus direitos a terceiros no Brasil e/ou no exterior para fins de pesquisa, educação e cultura. A EA/UFRGS exigirá como requisito obrigatório aos que deste depoimento fizerem uso em qualquer situação, a citação do nome do depoente (quando autorizado), do entrevistador, bem como a data da entrevista e o endereço digital do arquivo.

O presente documento é assinado pelas duas partes, em duas vias de igual teor para que surta todos os efeitos.

_____, ____ de _____ de _____.

Jorge Luis Apratto

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO/UFRGS

e-mail para contato: chucapratto@hotmail.com

Pesquisador: Jorge Luis Apratto

Orientadora do TCC: maria.ceci@ufrgs.br

ANEXO B - CARTA DE CESSÃO DE DIREITOS PARA ENTREVISTA POR MEIO VIRTUAL

Eu sou Jorge Luis Apratto: Hoje é _____. Esta é uma entrevista concedida por _____ em Porto Alegre. A entrevista faz parte do trabalho de conclusão de curso, desenvolvido na Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e que tem como objetivo, através da metodologia da história oral, conhecer o porquê, na visão dos trabalhadores rodoviários de Porto Alegre e das lideranças da oposição sindical, ocorreu um processo de desmobilização dos trabalhadores rodoviários no período posterior a greve de 2014. A pesquisa consiste na entrevista com rodoviários nas quais se conversa a partir de um roteiro de perguntas maleável. O conteúdo da entrevista será utilizado para fins de pesquisa, educação e cultura, sem fins lucrativos e quando for o caso será divulgado na internet para que vocês e outras pessoas tenham acesso aos resultados. Você tem a Liberdade para decidir se participará da pesquisa ou não e pode solicitar a interrupção da entrevista ou desistir a qualquer momento. Você pode autorizar a divulgação da sua identidade ou solicitar que ela seja omitida. Não há custos nem compensações financeiras pela participação. Caso você se sinta cansado, triste ou confuso, podemos parar na entrevista e se for do seu desejo, retomá-la em outro momento. Se você não se sentir confortável para responder alguma pergunta, podemos passar para outra. Se for do seu interesse, você poderá definir um prazo para o início da divulgação da sua entrevista.

Jorge: Você está esclarecido quanto aos objetivos da pesquisa e quanto a forma como a entrevista será feita?

Jorge: Você concorda que a sua identidade seja revelada?

Jorge: Você autoriza o uso da entrevista para fins culturais, educacionais e de pesquisa?

Jorge: Você transfere os direitos patrimoniais da entrevista ao pesquisador e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul, ou seja, permite o uso da mesma sem compensação financeira?