

**FACULDADE LATINO-AMERICANA DE CIÊNCIAS SOCIAIS
FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO**

VARLINDO SEBASTIÃO DO NASCIMENTO SOBRINHO

**O impacto das mudanças socioeconômicas sobre os trabalhadores brasileiros:
o caso da categoria dos metroviários de Recife (2011-2018)**

SÃO PAULO

2021

Varlindo Sebastião do Nascimento Sobrinho

O impacto das mudanças socioeconômicas sobre os trabalhadores brasileiros: o caso da categoria dos metroviários de Recife (2011-2018)

Dissertação apresentada ao curso Maestría Estado, Gobierno y Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais e Fundação Perseu Abramo, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Magíster en Estado, Gobierno y Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Pimentel Ferreira Leão

SÃO PAULO

2021

NASCIMENTO SOBRINHO, Varlindo Sebastião

Os impactos das mudanças socioeconômicas sobre os trabalhadores brasileiros: O caso da categoria dos metroviários de Recife (2011-2018) / Varlindo Sebastião do Nascimento Sobrinho. Recife: FLACSO/FPA, 2021.

Quantidade de folhas 126 f. : il.

Dissertação (Magíster en Estado, Gobierno y Políticas Públicas), Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais, Fundação Perseu Abramo, Maestría Estado, Gobierno y Políticas Públicas, 2021.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Pimentel Ferreira Leão

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Pimentel Ferreira Leão

Varlindo Sebastião do Nascimento Sobrinho

O impacto das mudanças socioeconômicas sobre os trabalhadores brasileiros: o caso da categoria dos metroviários de Recife (2011-2018)

Dissertação apresentada ao curso Maestría Estado, Gobierno y Políticas Públicas, Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais, Fundação Perseu Abramo, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Magíster en Estado, Gobierno y Políticas Públicas.

Aprovada em:

Prof. Dr. Rodrigo Pimentel Ferreira Leão
FLACSO Brasil/FPA

Prof. Dr. Marcelo Prado Ferrari Manzano
Cesit/Unicamp

Profa. Dra. Cristina Pereira Vieceli
UFRGS

Prof. Dr. Eduardo Costa Pinto (suplente)
UFRJ

AGRADECIMENTOS

Realizando um rápido percurso histórico do que possibilitou a realização deste trabalho de pesquisa é necessário reconhecer a participação decisiva de uma série de pessoas ao longo de todo esse processo.

Agradeço de início aos amigos e amigas que ao longo das graduações nas Universidades Federal de Pernambuco e Federal Rural de Pernambuco compartilharam comigo momentos de conhecimento e, sem dúvida, contribuíram determinadamente para meu crescimento intelectual e enquanto ser social.

Agradeço aos companheiros e companheiras metroviárias de Pernambuco, quadro de que faço parte há quinze anos. Desde então passei a ter a real dimensão do que é o mundo do trabalho e das relações de classe presentes na disputa de trabalhadoras e trabalhadores por melhorias econômicas.

Agradeço aos companheiros e companheiras com quem militei por seis anos no Sindicato dos Metroviários de Pernambuco (Sindmetro-PE). Aos companheiros e companheiras da Central Única dos Trabalhadores, em especial ao campo da formação política e sindical, onde pude contribuir ao longo dos últimos anos com um pouco do conhecimento e acúmulo que a luta política e academia me proporcionaram.

Agradeço a Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais e a Fundação Perseu Abramo por fomentarem à qualificação de trabalhadores e trabalhadoras em prol do desenvolvimento intelectual, qualificando assim as formas de intervenção em prol dos interesses e necessidades da classe.

Agraço aos amigos e amigas que, ao longo do meu percurso de vida, têm contribuído para minha formação humana, com concordâncias e divergências, mas sempre buscando uma compreensão honesta sobre a realidade social.

Por fim, agradeço aos meus familiares, com quem compartilho o cotidiano da luta no mais alto grau de intimidade. Sem a compreensão, paciência e apoio deles e delas esse esforço intelectual não teria como se materializar.

[...] o Estado é, essencialmente, uma expressão e um instrumento de reprodução dos interesses das classes dominantes, portanto, um instrumento de opressão de classe.

(Karl Marx)

RESUMO

Ao longo dos últimos anos alterações de ordem política e de gestão do Estado brasileiro ocasionaram diferentes formas de compreensão das políticas públicas, impactando determinante-mente a realidade cotidiana de vários grupos sociais, em especial o conjunto da classe trabalhadora. A categoria metroviária de Pernambuco, a qual é responsável pela prestação do serviço de trens e metrô na Região Metropolitana do Recife, está enquadrada nesse processo a partir da sua relação de vínculo subordinada a alçada federal. Neste sentido, a análise das alterações na dinâmica de renda, direitos e condição no emprego desse corpo de empregados(as) públicos(as) contribui para uma interpretação geral das relações no mundo do trabalho, considerando as alterações na perspectiva de ação dos agentes públicos.

Palavras chave: categoria metroviária; Estado brasileiro; movimento sindical; reformas sociais.

ABSTRACT

Over the last few years, political and management changes in the Brazilian State have led to different ways of understanding public policies, decisively impacting the daily reality of various social groups, especially the working class as a whole. The subway category of Pernambuco, which is responsible for providing the service of trains and subways in the Metropolitan Region of Recife, is framed in this process from its relationship of bond subordinated to federal jurisdiction. In this sense, the analysis of changes in the dynamics of income, rights and employment conditions of this body of public employees contributes to a general interpretation of relations in the world of work, considering the changes in the perspective of action of public agents.

Keywords: subway category; Brazilian State; trade union movement; social reforms.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – A TRAJETÓRIA RECENTE DOS PRINCIPAIS ATORES: O ESTADO BRASILEIRO, O MOVIMENTO SINDICAL E O SISTEMA DE TRANSPORTE COM UM ENFOQUE NO CASO DO METRÔ DE RECIFE	4
1.1 Introdução	4
1.2 A história recente do sindicalismo e sua influência para os metroviários de Pernambuco	5
1.2.1 O surgimento do movimento cutista.....	5
1.2.2 A organização política dos(as) trabalhadores(as) metroviários(as) em Pernambuco no contexto de criação da CUT	7
1.2.3 O movimento sindical da crise dos anos 1990 aos governos progressistas.....	10
1.3 O desenvolvimento do transporte sobre trilhos e atual cenário modal no Brasil	14
1.4 A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU): análise da Região Metropolitana do Recife	21
1.5 A questão da mobilidade da Região Metropolitana do Recife	23
CAPÍTULO 2 – UM BREVE RESUMO DAS POLÍTICAS DE ESTADO NO CAMPO SOCIAL, ECONÔMICO E DE TRANSPORTE DESDE OS ANOS 1990 E SEUS IMPACTOS PARA OS TRABALHADORES	26
2.1 Introdução	26
2.2 Os trabalhadores “contra a parede” nos anos 1990	27
2.2.1 Reforma administrativa nos anos 1990 e os impactos para os trabalhadores.....	28
2.2.2 As reformas no mercado de trabalho e precarização das relações trabalhistas	33
2.2.3 As privatizações dos anos 1990 e os impactos para os trabalhadores: um enfoque no segmento de transporte sobre trilhos	36
2.2.4 Uma breve descrição dos principais indicadores do mercado de trabalho nos anos 1990.....	42
2.3 Os trabalhadores “reagem” nos anos 2000	43
2.3.1 O crescimento dos gastos sociais, a inclusão do pobre no orçamento e as repercussões para o mercado de trabalho	45
2.3.2 O palco de disputas da regulação do trabalho nos Governos Lula num cenário de retomada do crescimento econômico	48
2.3.3 O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como política de expansão do gasto público: análise do caso do metrô de Recife.....	51
2.3.3.1 O metrô do Recife no PAC	54
2.4 Os trabalhadores novamente “contra a parede”: a política econômica e social pós-golpe	60

2.4.1	As reformas estruturais “modernizantes” e o enxugamento do Estado	63
2.4.1.1	Emenda Constitucional 95	63
2.4.1.2	Reforma Trabalhista.....	64
2.4.1.3	Reforma Previdenciária.....	66
2.4.2	A política de investimento pós-golpe de 2016: um enfoque na CBTU	67
2.4.3	Uma breve descrição dos indicadores de mercado de trabalho nos anos 2010.....	69
CAPÍTULO 3 – A LUTA DOS METROVIÁRIOS DE PERNAMBUCO NUM CONTEXTO DE MUDANÇAS SOCIAIS E ECONÔMICAS DOS ANOS 2010: UMA ANÁLISE DAS CONQUISTAS E PERDAS DOS ACTs (2011-2018).....		74
3.1	Introdução.....	74
3.2	O ambiente de negociação: o impacto das políticas de Estado para a atuação dos trabalhadores.....	75
3.3	Uma análise dos Acordos Coletivos de Trabalho.....	78
3.3.1	Acordo Coletivo de Trabalho 2011/2012	78
3.3.2	Dissídio Coletivo de Greve 2012/2013.....	79
3.3.3	Acordo Coletivo de Trabalho 2013/2014	81
3.3.4	Acordo Coletivo de Trabalho 2014/2015.....	83
3.3.5	Acordo Coletivo de Trabalho 2015/2016.....	84
3.3.6	Acordo Coletivo de Trabalho 2016/2017.....	87
3.3.7	Dissídio Coletivo de Trabalho 2017/2018.....	88
3.3.8	Dissídios Coletivo de Trabalho 2018/2020.....	90
3.4	Evolução das cláusulas econômicas dos Acordos Coletivos.....	94
CONCLUSÃO.....		101
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS		106
ANEXO.....		118

ÍNDICE DE GRÁFICOS E TABELAS

Tabela 1.1 – Relação das centrais sindicais certificadas para 2016	12
Tabela 1.2 – Extensão das malhas ferroviárias.....	14
Tabela 1.3 – Maiores sistemas de metrô do mundo em extensão.....	16
Tabela 1.4 – Malha metroferroviária brasileira entre 2019 e 2020 (transporte de passageiros)	16
Imagem 1.1 – Reprodução das linhas e estações em operação pela CBTU	22
Tabela 2.1 – Montante de recursos arrecadados e de dívidas transferidas com as privatizações do período de 1991 a 1998 em US\$ milhões.....	39
Tabela 2.2 – Subdivisões da malha ferroviária da RFFSA.....	39
Gráfico 2.1 – Estrutura de ocupação do mercado de trabalho brasileiro (1990-1999).....	42
Tabela 2.3 – Valor real do salário mínimo ao longo da década de 1990.....	43
Gráfico 2.2 – Evolução da taxa de desemprego (2000-2009). Em %	58
Gráfico 2.3 – Evolução da taxa de empregos formais (2000-2009). Em %.....	58
Tabela 2.4 – Valor real do salário mínimo de 2000 a 2009.....	60
Gráfico 2.4 – Evolução da taxa de desemprego (2010-2018). Em %	70
Tabela 2.5 – Valor real do salário mínimo de 2010 a 2018.....	72
Tabela 3.1 – Números relativos ao acordo 2011/2012	79
Tabela 3.2 – Números relativos ao dissídio 2012/2013.....	80
Tabela 3.3 – Números relativos ao acordo 2013/2014	82
Tabela 3.4 – Números relativos ao acordo 2014/2015	84
Tabela 3.5 – Números relativos ao acordo 2015/2016	85
Tabela 3.6 – Números relativos ao acordo 2016/2017	88
Tabela 3.7 – Números relativos ao dissídio 2017/2018.....	90
Tabela 3.8 – Números relativos ao primeiro ano do dissídio bianual 2018/2019	93
Tabela 3.9 – Números relativos ao segundo ano do acordo bianual 2019/2010	94
Gráfico 3.1 – Índice de reajuste salarial (2011-2019). Em %	95
Gráfico 3.2 – Relação entre o índice de reajuste salarial, IPCA e ICV acumulado (abril de 2011 a abril de 2019).....	97
Gráfico 3.3 – Relação entre o índice de reajuste no auxílio alimentação/refeição/cesta básica e auxílio creche/materno infantil.....	98
Gráfico 3.4 – Relação entre o índice de reajuste no auxílio alimentação/refeição/cesta básica e o índice IPCA	99

INTRODUÇÃO

Este trabalho de pesquisa tem como propósito realizar uma análise das campanhas salariais da categoria de trabalhadores e trabalhadoras metroviárias de Pernambuco, empregados(as) públicos(as) de uma empresa federal, entre os anos de 2011 e 2018, de modo a possibilitar uma interpretação das variações nas linhas políticas adotadas por diferentes governos. No mundo regido pelo modo de produção capitalista, onde as condições de reprodução da vida estão diretamente relacionadas à de venda da força de trabalho, conseqüentemente ao acesso a salário e renda, acreditamos que a perspectiva adotada nos possibilite construir um conceito acerca dos fatos políticos ocorridos e suas conseqüências no conjunto da sociedade a partir do recorte proposto.

A primeira parte do trabalho faz uma retomada histórica do processo de formação da classe trabalhadora brasileira. A organização de sindicatos, suas intersecções e conflitos com as forças do Estado e do capital, foram responsáveis pela materialização do aparelho legal que regula o trabalho, de maneira que a cada tempo a forma como esse arcabouço está constituído pode ser enxergado como resultante da correlação de forças existente. Neste sentido, avançamos até o processo de fundação da Central Única dos Trabalhadores (CUT), pelo desenvolvimento das suas formas de luta até a contemporaneidade, o que perpassa historicamente a consolidação da organização classista entre os trabalhadores(as) que são objeto desse estudo. Ainda nesta primeira parte buscamos situar a categoria de trabalhadores(as) metroviários(as) dentro de um panorama atual no mundo do trabalho. A questão dos transportes, da mobilidade urbana, mais especificamente do modelo de transportes sobre trilhos no Brasil e em comparação com o mundo e, principalmente, o histórico da companhia a qual a categoria em questão está atrelada são temas dessa parte da pesquisa.

A segunda parte deste trabalho está dividida entre três recortes históricos da nossa história recente que, na nossa interpretação, representam fases antagônicas na relação do Estado brasileiro com a sociedade. O primeiro desses momentos corresponde a entrada do Brasil na lógica do neoliberalismo no início dos anos 1990. O aprofundamento desse processo se deu ao longo de toda a década com o enxugamento do setor público, a política de privatizações e a desregulamentação do trabalho. Os anos 2000, por sua vez, representaram a ascensão de uma nova espécie de pacto social que, se não buscou destruir a lógica neoliberal, tentou ao menos minimizar seus impactos negativos nas condições de vida do povo. Esse período correspondeu

especificamente aos anos de governo do Partido dos Trabalhadores, caracterizados pela “inclusão do pobre no orçamento”, pelo avanço nos números de emprego e renda, pelo fomento do mercado interno e pela retomada de algum nível de desenvolvimento industrial. O último recorte está relacionado ao período no qual ainda estamos imersos, representado pela ruptura com essa espécie de mitigação dos efeitos do neoliberalismo observada nos anos 2000 e início dos anos 2010. A partir de 2016 houve uma retomada da lógica exercida no primeiro recorte apresentado, só que de forma ainda mais aprofundada. A Emenda Constitucional 95, as reformas trabalhista e do sistema de previdência e seguridade são os pontos mais avançados desse processo. Considerando a necessidade de não perder de vista a categoria que é objeto da pesquisa, para todas as épocas analisadas buscamos focalizar os efeitos dessas mudanças na realidade desse grupo específico.

A terceira parte do trabalho apresenta os dados referentes às campanhas salariais da categoria em questão entre os anos de 2011 e 2018, acompanhando assim a evolução do nível de renda e do acesso a direitos sociais desse conjunto de trabalhadores, de modo que nos possibilite chegar numa análise concreta da realidade tomando como base aquelas perspectivas de ação do Estado apresentadas na parte antecedente da pesquisa.

No campo das hipóteses a serem confirmadas, consideramos que ao longo da segunda metade do primeiro governo de Dilma Rousseff havia um quadro favorável às reivindicações trabalhistas para os metroviários de Pernambuco. A existência de fatores como uma política desenvolvimentista pautada na geração de emprego e renda permitiram com que os trabalhadores metroviários e sua organização de classe conquistassem um maior poder de negociação, resultando em maiores avanços nas conquistas salariais, de direitos e garantias. Em contrapartida, a materialização do processo de impeachment com uma conseqüente guinada do governo à direita resultou em reformas estruturais voltadas ao atendimento das demandas de setores do capital, afetando o comportamento desse grupo de trabalhadores nos momentos de embate e refletindo diretamente em campanhas salariais de pouco ou nenhum ganho real, tanto no aspecto salarial como no de garantias e direitos.

Diante desse quadro, ocorre aparentemente dois movimentos importantes em relação ao comportamento dos trabalhadores e trabalhadoras metroviárias. Apesar de que neste caso há uma duplicidade no papel desempenhado pelo Estado, tendo em vista que ele aparece tanto quanto regulador da relação “patrão *versus* empregados”, quanto como opositor aos interesses

dos trabalhadores, ainda assim é possível perceber que nos momentos em que vigora uma política nacional de caráter social-desenvolvimentista a capacidade de envolvimento dos trabalhadores no enfrentamento cresce numa medida diretamente proporcional, enquanto nos momentos em que a política de governo recrudescer a relação com os trabalhadores, tanto suas pautas quanto sua disposição para o embate parecem decrescer numa mesma medida de proporção.

CAPÍTULO 1 – A TRAJETÓRIA RECENTE DOS PRINCIPAIS ATORES: O ESTADO BRASILEIRO, O MOVIMENTO SINDICAL E O SISTEMA DE TRANSPORTE COM UM ENFOQUE NO CASO DO METRÔ DE RECIFE

1.1 Introdução

Este primeiro capítulo traz uma análise introdutória sobre os seguintes elementos: o desenvolvimento das organizações de representação da classe trabalhadora (sindicatos), a questão da mobilidade urbana, do transporte sobre trilhos e o processo de organização política da categoria de trabalhadores e trabalhadoras metroviárias em Pernambuco. Pretende-se, assim, criar uma familiaridade com os objetos que compõem a base de estudo, permitindo uma compreensão geral do tema da pesquisa.

Tendo em vista que a categoria de trabalhadores metroviários em questão presta um serviço público no setor de transporte sobre trilhos e que a mesma está atrelada a estrutura do governo federal, considera-se a existência de pelo menos três elementos que têm forte impacto sobre o seu desenvolvimento histórico e de sua organização atual. São eles: o sindicalismo, o transporte ferroviário e o papel do Estado na organização social do trabalho.

No que tange ao sindicalismo, analisa-se o seu desenvolvimento recente no Brasil a partir da fundação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) que é ainda hoje a maior central sindical da América Latina. Embora haja uma pluralidade sindical atualmente no Brasil, no caso da categoria analisada nessa pesquisa, a CUT tem um papel central na sua formação.

Também trata-se sobre como se desenvolveu o modal de transporte sobre trilhos no Brasil, mais especificamente no que concerne ao transporte de passageiros. Qual o atual cenário das ferrovias e metrô e qual a sua participação na dinâmica dos principais centros urbanos. De forma ainda mais específica, discute-se o sistema de transporte sobre trilhos na Região Metropolitana do Recife, além da organização e história dos(as) trabalhadores(as) metroviários(as) em Pernambuco em sua relação com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), empresa que opera o sistema de metrô nesta região, cuja categoria será analisada nesta dissertação.

O Estado brasileiro é ponto central da análise, tendo em vista o papel desempenhado por ele ao longo dos anos como ente regulador na relação capital *versus* trabalho. Esse Estado atuou em certos momentos de forma interventora e em outros de forma completamente liberal, determinando as condições sob as quais os trabalhadores precisaram traçar suas estratégias de

luta. Essas mesmas divergências de características repercutem sobre a forma como foi e como é encarado o processo de desenvolvimento interno do país, impactando as políticas adotadas em relação aos serviços públicos, por exemplo, como é o caso dos sistemas de transporte sobre trilhos.

Todo esse esforço teórico tem como propósito viabilizar, ao longo das etapas subsequentes da pesquisa, uma análise das disputas econômicas desenvolvidas pela categoria de trabalhadores(as) metroviários(as) em Pernambuco ao longo do recorte histórico aqui delimitado, de forma a constituir uma interpretação das políticas adotadas pelo Estado brasileiro, conforme apresentado no parágrafo anterior, considerando as visões socioeconômicas e linhas de ação adotadas por pelo menos duas formas distintas de exercício no governo federal.

1.2 A história recente do sindicalismo e sua influência para os metroviários de Pernambuco

1.2.1 O surgimento do movimento cutista

O sindicalismo de base cutista foi fruto desse período de disputas e da tomada de um novo caminho político por uma camada importante da classe trabalhadora brasileira. É importante lembrar que o Brasil vinha de cinco décadas de políticas de industrialização constantes, o que modificou fortemente a configuração social e da força de trabalho num país historicamente agrário. Foi durante esse interregno que o Brasil passou de uma população majoritariamente rural para uma população de maioria urbana.

A região do ABC paulista se transformou no principal polo de produção industrial brasileiro, principalmente com a abertura promovida pelo governo de Juscelino Kubistchek às grandes multinacionais do setor automotivo que instalaram gigantescas plantas na periferia imediata da maior cidade do país, que já era São Paulo. Todo esse contexto proporcionou a base necessária para a eclosão do Novo Sindicalismo que teve na fundação da CUT seu apogeu, quadro melhor explicitado em trecho extraído da obra de Vito Giannotti e Sebastião Neto:

Desde a greve dos metalúrgicos de São Bernardo do Campo em 79, tinha-se criado uma articulação de “sindicalistas autênticos”. Eram representantes de várias linhas de atuação sindical. Junto foi levado um processo de aglutinação do movimento sindical disperso. Em 1980 esboçam-se dois blocos definidos: a Unidade Sindical (US), que rapidamente passa a aglutinar sindicatos e federações próximas dos dois partidos comunistas, e a Articulação Nacional do Movimento Popular e Sindical (ANAMPOS), que reagrupa sindicalistas e oposições sindicais de origem independente dos velhos PCs, vários da área de influência da Igreja Católica com seus trabalhos pastorais (GIANNOTTI; NETO, 1990, p. 11).

Contudo, o processo de fundação da central não foi realizado de forma simples. Desde 1980, quando o Partido dos Trabalhadores (PT) foi fundado com a participação da mesma base operária do Novo Sindicalismo, a ideia de construção de uma central sindical que aglutinasse as lutas dos inúmeros sindicatos já era latente. Neste sentido, foi realizada em 1981 a primeira Conferência Nacional da Classe Trabalhadora (CONCLAT), na cidade de Praia Grande, litoral de São Paulo, reunindo mais de cinco mil delegados e entidades de representação dos mais variados ramos e de todas as regiões do país, inclusive os trabalhadores rurais. Como resultado da conferência foi instituída a primeira comissão responsável por tocar adiante o processo de fundação da Central, denominada Comissão Pró-CUT.

O fim da ditadura, como algo necessário para a consolidação do processo de emancipação da classe, era um dos principais pontos de reivindicação, como fica claro no seguinte trecho da resolução da conferência: “a solução das questões que interessam aos trabalhadores depende fundamentalmente da queda do regime militar antinacional, antipopular, antidemocrático e da conquista das mais amplas liberdades democráticas” (CUT, 1981, p. 1). Além do fim da ditadura, a garantia do direito a unidade sindical e do exercício livre e autônomo do sindicalismo, suprimido desde a legislação varguista, também eram questões sensíveis para os dirigentes, conforme trecho abaixo da mesma resolução:

As entidades sindicais são o efetivo instrumento de luta dos trabalhadores brasileiros, que têm o sindicato como a sua referência para a defesa dos seus interesses, apesar da legislação que restringe a liberdade e a autonomia sindical. É dentro dos sindicatos, portanto, por onde devem passar as lutas dos trabalhadores. [...] O sindicato, para que atinja as suas finalidades e possa constituir-se em um instrumento de representação autêntica dos trabalhadores, deve ser livre e autônomo, não só em relação ao Estado, como também em relação aos partidos políticos e credos religiosos. Embora não tenha caráter partidário, o sindicato é uma entidade eminentemente política, cabendo-lhe desenvolver a luta pela emancipação política, social e econômica, bem como a solidariedade dos trabalhadores. Os sindicatos não podem dissociar a luta pela melhoria das condições de vida dos trabalhadores da luta geral do povo brasileiro, pela democracia e pelo progresso social (CUT, 1981, p. 6).

Dois anos depois, em 1983, os trabalhadores se reuniram novamente no Primeiro Congresso Nacional da Classe Trabalhadora (1º CONCLAT), em São Bernardo do Campo, consolidando a fundação da Central Única dos Trabalhadores e reafirmando os valores, princípios e bandeiras de luta presentes na conferência de 1981.

Apesar da sua fundação, não houve consenso entre todos os setores do sindicalismo sobre a forma de atuação da CUT. Enquanto um grupo defendia uma ação classista voltada para os interesses diretos e imediatos dos trabalhadores, o que fica claro na palavra de ordem da

Central “CUT pela base”, os setores mais tradicionais do sindicalismo que conduziram os caminhos do movimento, até aquele período, adotavam uma perspectiva de luta de baixa intensidade, conforme apontam Gioannotti e Neto (1990):

O segundo bloco, com outra análise da realidade política, assumia uma atitude conciliadora frente ao governo e defendia a necessidade de um pacto social entre empresários, trabalhadores e governo para tirar o país da crise na qual se encontrava. Na organização sindical privilegiava os aparelhos oficiais em detrimento da base. Valorizava o assistencialismo nos sindicatos e mantinha a estrutura oficial herdada de Getúlio Vargas, com pequenos retoques (GIANNOTTI; NETO, 1990, p. 12-13).

Esse acúmulo de divergências será suficiente para que não haja adesão de todas as correntes ao programa da CUT, principalmente aquelas que se articulavam na Unidade Sindical (US). Esta cisão se materializará na fundação da Central Geral dos Trabalhadores (CGT), no ano de 1986. No caminho contrário à CUT, a CGT se caracterizava pelo dirigismo da sua ação sindical, ou seja, enquanto a proposta da Central Única colocava as direções como meio de materialização dos anseios vindos da base, os militantes da CGT mantinham uma perspectiva vanguardista, se apresentando como legítimos condutores das massas.

Com o passar dos anos a CGT foi se fragmentando e dissolvendo em outras denominações que ainda atuam no movimento sindical defendendo uma prática menos combativa e buscando melhorias financeiras sem pôr em questão o modelo econômico e social vigente.

Foi durante esse mesmo período de transição e de consolidação da CUT que em Pernambuco surgiu a categoria de trabalhadores(as) metroviários(as), a partir da criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). O passo seguinte para esses homens e mulheres foi o de consolidar sua organização política, justamente durante o período de modificação do regime de Estado e de consolidação de uma nova constituição, como analisaremos a seguir.

1.2.2 A organização política dos(as) trabalhadores(as) metroviários(as) em Pernambuco no contexto de criação da CUT

O fato de coincidirem no mesmo recorte histórico a ruptura com a estrutura sindical anterior, caracterizada pela criação da CUT, junto à formação de uma categoria de trabalhadores e trabalhadoras metroviárias em Pernambuco, permite com que tracemos possíveis correlações entre os dois eventos, de forma que possamos compreender o quanto essa linha de ação sindical teve influência no processo de formação da entidade de representação classista desenvolvida por estes trabalhadores e trabalhadoras. Assim como, considerar outras influências, antagônicas

inclusive, que atuaram neste processo. As entrevistas realizadas e anexadas a este trabalho contribuíram para a construção de uma leitura sobre essas influências¹.

A participação da Central Única dos Trabalhadores no processo de formação da categoria metroviária é confirmada na maioria das entrevistas, seja atuando no próprio processo organizativo ou contribuindo com as mobilizações. Os trechos a seguir, coletados a partir das entrevistas, confirmam essa condição: “Lembro-me sim da presença de diretores cutistas em algumas de nossas reuniões, mas não sei precisar a que nível ocorria a participação da central nessas reuniões”; “Sim, a Central Única dos Trabalhadores já tinha alguns sindicatos do ramo [...] Era estratégico para a Central Única conquistar os metroviários, apoiando e dando sustentação política, financeira e juridicamente”; “Ativamente. Já tinha alguns sindicatos ferroviários em nível de Brasil filiados à CUT”; “Tivemos companheiros que participaram que eram da direção da Central, mas tivemos também o apoio de alguns sindicatos. Naquele momento, por exemplo, o sindicato dos telefônicos, Sintel, que tinha na direção o companheiro D.P. e era dirigente também da Central [...] Tivemos um apoio financeiro, apoio logístico na perspectiva de viabilizar o surgimento do sindicato [...]”.

A respeito do processo de formação da associação de trabalhadores precisamos dizer que, de acordo com a legislação anterior à Constituição de 1988, a fundação de sindicatos só poderia se realizar com o aval do Ministério do Trabalho, sendo necessário que as categorias se organizassem previamente em associações profissionais. Só após o aval do Ministério essas associações poderiam ascender à condição de sindicatos.

Ainda tomando como base as informações obtidas nas entrevistas, a fundação da associação de trabalhadores teria ocorrido entre os anos de 1985 e 1986, o que é reforçado pela fala de um entrevistado admitido na companhia em 1988, o qual afirma que naquele momento já teria encontrado a associação em funcionamento. Outro entrevistado ressalta mais um aspecto importante sobre esse ponto, que é do caráter dessa associação. Enquanto para os trabalhadores ela deveria ter um cunho político, para a gestão da companhia sua função deveria ser meramente recreativa.

¹ Pesquisar sobre o processo de organização política da categoria metroviária em Pernambuco não é uma tarefa das mais simples, tendo em vista os escassos registros desse período histórico. A própria entidade de representação da categoria não detém em seus arquivos registros que nos auxiliem a contar como se deu esse momento. Para a construção desse tópico utilizamos como recurso a realização de entrevistas. Elas foram em número de cinco e estão transcritas em material anexo a este trabalho. O público-alvo dessas entrevistas são trabalhadores e trabalhadoras que participaram direta ou indiretamente desse processo, vivenciando suas etapas, mesmo que não tenham interferido no seu andamento.

No que tange à passagem da associação para condição de sindicato, ou seja, o momento da concessão da carta sindical, as informações são um pouco mais desencontradas. Um único depoimento apresenta uma data específica, que seria o ano de 1987, os demais não afirmam um ano específico, flutuando de 1987 até o início dos anos 1990. Mesmo com essas imprecisões a maioria das afirmativas coloca o momento da concessão do registro entre 1987 e 1989, o que nos leva a inferir que o momento correto estaria dentro desse interregno temporal.

É importante considerar que as entrevistas, de modo geral, ressaltam que esse momento de fundação do sindicato não se deu sem que houvesse resistência à sua implantação. Além da já citada ação da gestão da companhia no sentido de que a organização dos trabalhadores não extrapolasse um mero cunho recreativo, existia a contraposição da estrutura sindical vigente representada pelo Sindicato dos Ferroviários do Nordeste. Em três das cinco entrevistas realizadas os colaboradores ressaltam o caráter peleguista exercido pela direção do Sindicato dos Ferroviários, citando diretamente a figura do seu presidente à época e, numa entrevista específica, sua relação próxima com o mesmo corpo gestor da companhia que não queria uma organização de tipo sindical entre os empregados da CBTU.

Tal fator ressalta o embate entre dois modelos de ação sindical que conflitavam naquele momento histórico, um de tipo corporativo e conservador, tendo em vista que o Sindicato dos Ferroviários do Nordeste foi fundado na década de 1930 e se manteve em funcionamento durante todos os períodos ditatoriais, e outro de caráter independente e autônomo, ligado aos mesmos valores que permitiram a ascensão do Novo Sindicalismo na década anterior a esse processo.

Quanto às forças políticas que estiveram presentes nesse processo de fundação e consolidação da organização política metroviária em Pernambuco, cabe destaque às organizações partidárias de esquerda que atuavam na época, em especial o Partido dos Trabalhadores, o Partido Comunista do Brasil e até mesmo o Partido Comunista Brasileiro, apesar de sua ligação histórica com o corporativismo sindical.

Também é importante destacar as citações a outras organizações sindicais do ramo, em especial o Sindicato dos Metroviários de São Paulo, o qual, de acordo com um dos entrevistados, teve um papel significativo na mobilização daqueles novos quadros políticos que tempos depois ocupariam o papel de vanguarda entre os metroviários de Pernambuco.

Por fim, sobre o papel desempenhado pelo Sindicato dos Ferroviários do Nordeste, como já citado acima, houve resistência e contraposição à organização metroviária. Por outro lado, os próprios ferroviários viviam um processo de disputa entre a velha direção corporativista e o movimento de oposição da própria categoria. Apenas em uma das conversas o entrevistado aponta que houve colaboração dos ferroviários, sob o que, diante do contexto, é possível inferir que o apoio citado se refere não a direção vigente, mas sim ao grupo de oposição à gestão corporativista, e que, em paralelo, apoiava a formação do sindicato entre os metroviários.

1.2.3 O movimento sindical da crise dos anos 1990 aos governos progressistas

Após o primeiro momento de reorganização do movimento sindical em torno da CUT e da tomada de uma ação política de cunho classista por essa organização e seus sindicatos filiados, a chegada da década de 1990 apresentou uma nova fase de mudanças no comportamento do movimento. A partir dessa década, ocorreu uma pulverização de representações com o surgimento de centrais alinhadas a uma perspectiva de total aceitação da classe trabalhadora ao sistema capitalista, além da ocorrência de fracionamentos dentro da própria CUT. Ao mesmo tempo, a Central Única passou por um processo de acomodação das suas formas de luta e reivindicação. De acordo com Ricardo Antunes e Jair Batista Silva (2015):

Gradativamente, entretanto, ao longo de mais de três décadas, suas práticas cotidianas de acentuada (ainda que não exclusivamente) tendência confrontacionista – foram sendo substituídas por uma nova pragmática sindical predominantemente negocial, onde o confronto cedia espaço para as parcerias, negociações e incentivo aos pactos sindicais etc. (ANTUNES, 2013; ANTUNES E SANTANA, 2014; SILVA, 2008; 2013 *in* ANTUNES E SILVA, 2015, p. 511).

Essa mudança de postura no enfrentamento político é apresentada pelos mesmos autores citados acima como a transição de um sindicalismo de classe para um gestor, no qual a figura do negociador suplantava a do militante. Essa tendência teria se reforçado ainda mais com a ascensão de um governo de esquerda chefiado por um ex-dirigente sindical. Neste cenário, a ação do sindicalismo cutista se desvinculava da tradição do Novo Sindicalismo nas suas formas de ação. Trazendo essa questão para o objeto de estudo, no caso a categoria metroviária de Pernambuco, a adoção de uma conduta mais negocial e menos militante aparenta se moldar ao anseio de uma maioria que compreende o sindicato como um instrumento que deve lutar exclusivamente pelos interesses econômicos da categoria.

Uma maneira de comprovar esse movimento passa pela análise das resoluções publicadas pela CUT, identificando quais as mudanças nas concepções defendidas pelas suas direções em diferentes momentos. Neste sentido, a resolução do terceiro congresso, realizado em 1988 na cidade de Belo Horizonte dizia o seguinte:

A CUT foi construída pela classe trabalhadora, e só por ela, e sempre enfrentou uma feroz e intensa repressão por parte das classes dominantes. A CUT representa uma ruptura com o populismo sindical que manobrava as massas através de promessas assistencialistas e demagógicas para dar sustentação política ao governo. É uma ruptura com o reformismo que limita as reivindicações e conquistas aos limites permitidos pelo governo e pelos patrões. É uma ruptura com o peleguismo que vive à custa do imposto sindical, sob o manto do governo, e que dá as costas para a classe trabalhadora. Enfim, a CUT rompe com todas as formas de conciliação de classes que estiveram presentes nos momentos mais importantes da história brasileira deste século (CUT, 1988, p. 14-15).

Por sua vez, o quarto congresso, realizado em São Paulo três anos após o anterior, propõe uma mudança estatutária que adequaria a central às necessidades da época, atribuindo à CUT um caráter de maior representação orgânica. Como exposto no trecho a seguir da resolução:

A concepção sindical classista e combativa que nasceu no final da década de 1970 e que deu origem à CUT em 1983 teve como essência de sua luta a defesa da liberdade e da autonomia sindical. Hoje a CUT representa a mais longa experiência de uma central sindical no país, com a característica peculiar de que sua concepção não se constitui apenas como uma articulação dos dirigentes, como em experiências passadas, mas sim como uma instituição orgânica que se propõe a representar o conjunto dos trabalhadores enquanto classe, filiados a seus sindicatos, construindo uma estrutura própria, livre e autônoma [...] Os avanços ocorridos derrotaram a equivocada visão de uma central sindical com o papel de apenas se constituir em movimento e articulação de lutas de contestação e resistência dos trabalhadores, que nega a estrutura e a vida orgânica, sob o argumento de que assim a Central caminharia para a burocratização. A cada congresso que realizamos estamos redefinindo nossa Central, avaliando o caminho percorrido na superação da estrutura sindical oficial, de inspiração fascista. A experiência tem apontado para a necessidade de considerarmos aquilo que foi superado no dia-a-dia e os passos que ainda precisamos dar para implantar uma estrutura própria, livre e autônoma (CUT, 1991, p. 23-24).

Essa mudança reforçou o caráter apresentado anteriormente pelos autores citados, no sentido de que a CUT transitou de uma postura militante para uma dirigista na passagem dos anos 1980 para os 1990. Vale ressaltar que o impacto dessa mudança de postura possibilitou a ascensão de grupos ligados a outras concepções e centrais sindicais no debate interno aos metroviários e metroviárias de Pernambuco, o que, por sua vez, não resultou numa ruptura entre o sindicato e a CUT, sendo mantida a filiação à central até este momento.

Concomitantemente a esse “rebaixamento” na concepção sindical, ocorreu a ascensão de centrais sindicais que defendiam claramente uma perspectiva de busca por melhorias pontuais dentro do próprio capitalismo, sem questioná-lo, muito menos almejar a sua transformação, praticando o que podemos chamar de sindicalismo de resultado. A principal central a assumir essa perspectiva foi a Força Sindical. Fundada em 1991 a Força:

[...] pretendia ser uma alternativa à CUT – definida como praticante de um “radicalismo inconsequente” – que não trazia resultados tangíveis aos trabalhadores. De outro lado, a Força Sindical buscava se diferenciar dos setores sindicais agrupados em torno da CGT de Joaquim de Andrade, Joaquinção, caracterizados, aqui, como portadores de um conformismo paralisante (ANTUNES E SILVA, 2015, p. 520).

Para além da Força Sindical, nos anos 2000 ocorreu uma “enxurrada” de fundações de novas centrais sindicais. Entre 2004 e 2015 surgiram pelo menos nove² novas centrais que em 2016 eram reconhecidas oficialmente, fator que pode ser explicado em grande parte pela promulgação da Lei nº 11.648, de 31 de março de 2008, a qual reconhecia as centrais sindicais como entidades de representação geral dos trabalhadores em âmbito nacional e repassava 10% do imposto sindical correspondente para a central, desde que elas atingissem um número mínimo de sindicatos filiados, de trabalhadores(as) representados(as) e de presença em diferentes regiões do país.

Tabela 1.1 – Relação das centrais sindicais certificadas para 2016³

Centrais Sindicais	Sindicatos		Trab. Filiados	
	nº	%	nº	%
Central Única dos Trabalhadores (CUT)	2.319	21,22	3.878.261	30,40
União Geral dos Trabalhadores (UGT)	1.277	11,69	1.440.121	11,29
Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB)	744	6,81	1.286.313	10,08
Força Sindical (FS)	1.615	14,78	1.285.348	10,08
Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB)	597	5,46	1.039.902	8,15
Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST)	1.136	10,40	950.240	7,45
Conlutas	105	0,96	286.732	2,25

² Das treze centrais sindicais certificadas pelo Ministério do Trabalho em 2016 não foi encontrada a data de fundação de duas delas: CBBDT e CUPSPB.

³ Até a data de conclusão deste trabalho essa havia sido a última aferição divulgada pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social.

Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB)	217	1,99	239.844	1,88
Central Brasileira Democrática dos Trabalhadores (CBDT)	94	0,86	85.299	0,67
Pública	21	0,19	16.580	0,13
Intersindical	1	0,01	1.739	0,01
Central Unificada dos Profissionais Servidores Públicos do Brasil (CUPSPB)	3	0,03	875	0,01
União Sindical dos Trabalhadores (UST)	6	0,05	791	0,01
Sem declaração de filiação / Centrais não cadastradas	2.791	25,54	2.245.076	17,60
Total	10.926	100	12.757.121	100

Fonte: CUT-PA com base em dados do Ministério do Trabalho e Previdência Social (2016)

A Tabela 1.1, divulgada pelo Ministério do Trabalho, Emprego e Previdência Social, reproduz a distribuição de filiações entre as centrais sindicais em atividade para o ano de 2016:

Os números mostram que a CUT, apesar de ainda representar quase um terço dos trabalhadores filiados a uma entidade sindical, tem apenas a quinta parte dos sindicatos na sua base. Considerando o fato de que, além da CUT, apenas CTB, Intersindical (entidades surgidas a partir de cisões dentro da CUT) e CSP-Conlutas têm um posicionamento político crítico ou de confronto ao capitalismo, menos de 30% das entidades sindicais e 40% dos (as) trabalhadores (as) representados (as) estão filiados a centrais com este caráter, o que indica a grande inserção da lógica do “sindicalismo de resultado” no interior da classe trabalhadora brasileira.

Vale ressaltar outros três pontos. O primeiro deles é que as entidades FS, UGT, CSB, NCST, CGTB, CBDT, Pública, CUPSPB e UST, ou são fruto de cisões do sindicalismo “pelego” representado pela antiga CGT, ou defendem os mesmos valores de acomodação ao *status quo* social que aqueles sindicalistas reivindicavam no processo de construção da CUT, e que resultou no racha entre duas centrais naquele momento. O segundo ponto diz respeito ao fato de que a quarta parte das entidades sindicais não são filiadas a qualquer central sindical. Por último, as centrais Pública e CUPSPB têm como proposta a representação única de trabalhadores do setor público, o que reforça o corporativismo em detrimento da unidade da classe trabalhadora.

1.3 O desenvolvimento do transporte sobre trilhos e atual cenário modal no Brasil

Os sistemas de transportes sobre trilhos estão na base do processo de consolidação da indústria como modelo hegemônico na produção de mercadorias. O surgimento da máquina a vapor permitiu a incorporação de novas tecnologias de fabricação que aumentaram exponencialmente a capacidade de geração de novos produtos. Esse mesmo contexto possibilitou o desenvolvimento de formas mais ágeis de transporte que permitiram com que um número cada vez maior de pessoas e mercadorias fossem deslocadas por lugares cada vez mais distantes e de forma cada vez mais rápida. Essa compressão do espaço e do tempo materializada pelo transporte sobre trilhos foi e continua sendo fundamental para o funcionamento das sociedades modernas.

Nos países mais desenvolvidos, o transporte ferroviário serve como base para o escoamento de produtos, principalmente matérias primas relacionadas à indústria pesada e commodities. Nas grandes cidades os metrô assumem a função de principal instrumento de deslocamento das pessoas, viabilizando o funcionamento dos serviços públicos, do comércio e das demais atividades econômicas e sociais, bem como evidenciando a existência de uma relação direta entre o grau de desenvolvimento de um determinado território e a capacidade que sua malha férrea tem em atender suas demandas.

A tabela abaixo reproduz os números referentes aos dez países com maior extensão de suas ferroviárias no setor de carga:

Tabela 1.2 – Extensão das malhas ferroviárias

País	Ferrovias (km)	Território (km²)	Densidade de extensão	Ano
Estados Unidos	293,564	9.371,174	0,031	2014
China	131,000	9.596,961	0,013	2018
Rússia	87,157	17.098,246	0,005	2014
Canadá	77,932	9.984,670	0,007	2014
Índia	68,525	3.287,590	0,020	2014
Argentina	36,917	2.780,400	0,013	2014
Alemanha	33,590	357,386	0,093	2017
Austrália	33,343	7.692,024	0,004	2015
Brasil	29,850	8.515,767	0,003	2014
França	29,640	543,940	0,054	2014

Fonte: CIA World Factbook, 2019

O Brasil aparece como o nono país com maior extensão da malha ferroviária no mundo. Porém, devemos considerar a sua baixa densidade, ou seja, em comparação com a extensão do território nacional, a proporcionalidade desses números se reduz bastante em comparação com os países mais desenvolvidos, e até em relação a outros tão subdesenvolvidos como o nosso. Outro fato é que praticamente a terça parte dessa malha foi construída ainda no período imperial, o que nos dá um forte sinal de defasagem neste setor.

No que se refere ao setor de transporte de passageiros, e tendo em vista que este trabalho de pesquisa está assentado sobre uma categoria de trabalhadores(as) diretamente ligada ao uso da ferrovia para esta finalidade, é importante, para entender a abrangência de atuação do sindicato dos metroviários de Pernambuco, traçar um quadro sobre como está estruturado este setor ao longo do território nacional, assim como a posição do Brasil em relação ao mundo.

Em relação ao cenário internacional, assim como no caso do sistema ferroviário de cargas, a participação do Brasil no sistema de transporte de passageiros por via férrea é também muito pequena. Situação que é completamente incompatível com uma economia que está entre as maiores do mundo e onde se encontra numerosos aglomerados urbanos, inclusive metrópoles globais como São Paulo e Rio de Janeiro.

De acordo com a Via Trolebus, página da internet especializada em modais de transporte, em 2019 estes eram os dez (10) maiores sistemas de metrô do mundo em extensão⁴:

⁴ Uma observação necessária sobre esses números é que São Paulo e Rio de Janeiro entrariam nesta lista se fosse contabilizada toda a extensão de suas linhas de metrô e trens metropolitanos. Porém, o critério que, via de regra, determina o conceito de metrô está ligado à distância média entre estações. Nesse contexto, São Paulo ultrapassa por pouco os 100 km de extensão, ficando o Rio de Janeiro bastante aquém dessa marca.

Tabela 1.3 – Maiores sistemas de transporte metroviários de pessoas do mundo em extensão por cidade, país e extensão

Cidade (metrópole)	País	Extensão (km)
Xangai	China	570
Nova York	Estados Unidos	465
Pequim	China	450
Londres	Inglaterra	408
Tóquio	Japão	328,8
Seul	Coréia do Sul	326
Moscou	Rússia	325
Madrid	Espanha	283,3
Guangzhou	China	260
Paris	França	214

Fonte: Produzida pelo autor a partir de dados da Via Trolebus, 2019

Atualmente, segundo dados de 2019 da Associação Nacional de Transportadores de Passageiros Sobre Trilhos (ANPTrilhos), estão em operação no Brasil quarenta e oito linhas, operadas por quinze companhias que empregam cerca de 40 mil trabalhadores(as), transportando uma média aproximada de 11 milhões de passageiros por dia, por uma malha com 1.116,5 km de extensão⁵, em doze estados.

A tabela a seguir reproduz a extensão e o número de transportados por metrô, trens metropolitanos, monotrilhos e veículos leves sobre trilhos (VLT's) por unidades da federação. Os dados utilizados são das próprias operadoras ou da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Em alguns casos não foram encontrados os dados para o ano de 2019, utilizando-se assim o índice mais recente possível.

Tabela 1.4 – Malha metroferroviária brasileira entre 2019 e 2020, segundo sistema, extensão e número de passageiros/ano

Sistema	Extensão (km)	Passageiros/ano
São Paulo		
CPTM	257,5	867.700.000
Metrô SP	68,5	1.098.000.000
ViaMobilidade	19,9	166.800.000
ViaQuatro	11,9	229.500.000
VLT Baix. Santista (1)	11,1	-
Rio de Janeiro (2)		
SuperVia	220	163.000.000
MetrôRio	58,1	269.000.000
VLT Rio	28	22.000.000
Minas Gerais		
CBTU	28,1	54.400.000

⁵ Há uma pequena diferença na extensão da malha apresentada pela ANTP, 2019 e a contida na Tabela 4 a seguir.

Rio Grande do Sul		
Trensurb	43,9	48.000.000
Distrito Federal (3)		
Metrô DF	39,1	41.064.000
Ceará		
Metrofor	43,6	14.400.000
VLT do Cariri	13,6	466.000
VLT de Sobral	13,6	1.600.000
Bahia		
CTB Salvador	13,5	3.395.000
Metrô Bahia	33	90.000.000
Pernambuco		
CBTU	71,4	94.400.000
Rio Grande do Norte		
CBTU	56,2	3.600.000
Alagoas		
CBTU	32,1	2.600.000
Paraíba		
CBTU	30	2.100.000
Piauí (4)		
Metrô de Teresina	13,6	1.224.000
Total	1.106,7	3.173.249.000

Fonte: Metrô SP, 2019; EMTU-SP, 2020; Supervia, 2018; CNT, 2016; Mobilitas, 2020; CBTU, 2020; ANPTri-lhos, 2020; Metrofor, 2020; CTB Salvador, 2020; CCR Metrô Bahia, 2020. Notas: (1) não foram encontrados registros de transportados/ano para o VLT da Baixada Santista; (2) o número de transportados/ano para o Rio de Janeiro é de 2018 para a Supervia, de acordo com a própria companhia; de 2015 para a MetrôRio, de acordo com a CNT; e de 2016 para o VLT Rio, de acordo com a página eletrônica Mobilitas; (3) o número de transportados/ano para o Metrô DF está atualizado para o ano de 2015, de acordo com os dados da CNT; (4) o número de transportados/ano para o Metrô de Teresina está atualizado para o ano de 2014, de acordo com os dados da CNT.

Com base nos dados da Tabela 1.4, pode-se constatar que somente São Paulo e sua periferia imediata concentram mais de 33% da extensão de metrôs, trens urbanos, monotrilhos e VLTs no território nacional. O Rio de Janeiro e sua região metropolitana abarcam cerca de 27% deste total.

Considerando essas informações os dois maiores aglomerados urbanos do país concentram 60% de toda a rede de transporte de passageiros sobre trilhos do país. Nas demais regiões o percentual de participação em relação ao total não ultrapassa a casa dos 5%, exceto nos casos de Recife e Natal que estão muito pouco acima desse índice.⁶

⁶ Duas outras situações devem ser observadas. A primeira diz respeito ao fato de que em casos como os de Sobral e Cariri (Ceará), Natal (Rio Grande do Norte), Maceió (Alagoas) e João Pessoa (Paraíba) a quantidade de transportados por ano é muito baixa, o que indica que esses sistemas não estão necessariamente interligados à dinâmica de deslocamento das pessoas na cidade. O segundo ponto consiste na baixa interiorização desse tipo de transporte. Mesmo com o crescimento do número de centros urbanos e cidades polo no interior dos estados, fora das capitais só observamos este serviço na Baixada Santista e no interior do Ceará (Cariri e Sobral).

Mesmo contando com um sistema de metrô e trens que se destaca em termos de extensão em comparação com as outras regiões do país, excetuando São Paulo e Rio de Janeiro, a área metropolitana de Recife é insuficientemente servida por este modal, o que significa também que sua base representa um contingente pequeno no universo de trabalhadores, contribuindo negativamente para diminuir seu poder de disputa por melhorias econômicas, inclusive. Essa relação pode também ser estendida para o Brasil em relação ao mundo, tendo em vista o déficit de nossa malha de transporte sobre trilhos.

Em relação as prestadoras listadas na Tabela 1.4 elas se dividem entre as de capital público e privado. No caso das empresas privadas, a operação é realizada por meio de concessões, nas quais a instância pública concede contratualmente o direito de operação dos sistemas. Segue abaixo um levantamento da condição de cada uma das prestadoras:

- (i) **CBTU:** A Companhia Brasileira de Trens Urbanos é uma empresa pública federal, fundada inicialmente como subsidiária da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e responsável por todas as etapas de operação do sistema de trens e metrô de Recife, Belo Horizonte, Maceió, João Pessoa e Natal;
- (ii) **CPTM:** A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos é uma sociedade de economia mista administrada e operada pelo governo do Estado de São Paulo. Após sua criação, em 1992, a CPTM assumiu a operação da malha então pertencente à Superintendência da CBTU em São Paulo e da Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA);
- (iii) **Trensurb:** Fundada no início dos anos 1980 a Trensurb, a exemplo da CBTU, é uma empresa pública vinculada ao governo federal, apesar de ter sua área de atuação limitada à Região Metropolitana de Porto Alegre;
- (iv) **Metrô SP:** A Companhia do Metropolitano de São Paulo foi constituída em 1968 e, a exemplo da CPTM, é vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM) de São Paulo;
- (v) **Metrô DF:** O sistema de metrô do Distrito Federal teve sua construção iniciada em 1992, porém, sua entrada em operação data do ano de 2001. O sistema faz parte da estrutura do governo distrital e é gerido pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal;
- (vi) **SuperVia:** A SuperVia é uma concessionária privada constituída em 1998 e que opera o sistema de trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A

malha gerida pela empresa fazia parte do sistema CBTU até sua privatização. A SuperVia é a concessionária privada que opera o maior ramal de trens e metrô no país e, desde de 2019, é controlada pela Guarana Urban Mobility Incorporated (GUMI), uma subsidiária do conglomerado japonês Mitsui;

- (vii) **MetrôRio:** O metrô do Rio de Janeiro foi inaugurado em 1979 e a empresa MetrôRio, em 1998, assumiu a operação e administração do sistema. Desde 2009, a MetrôRio faz parte do Grupo Investimentos e Participações em Infra-Estrutura S.A (Invepar), que é concessionária de uma série de outros serviços públicos na área dos transportes e mobilidade;
- (viii) **Metrofor:** O sistema de metrô da Região Metropolitana de Fortaleza é administrado pela Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, uma empresa de economia mista controlada majoritariamente pelo governo do estado do Ceará. A mesma companhia é também responsável por gerir e operar os sistemas de VLTs do Cariri e de Sobral;
- (ix) **Metrô de Teresina:** O metrô de Teresina, capital do estado do Piauí, é uma empresa pública gerida pela Companhia Metropolitana de Transporte Público (CMTP), órgão da administração direta daquela unidade da federação;
- (x) **VLT Rio:** O sistema de VLTs do Rio de Janeiro foi construído no bojo das obras de qualificação para os grandes eventos que a cidade recebeu nos últimos anos, em especial a Copa do Mundo de Futebol e os Jogos Olímpicos, sendo mais um exemplo de concessão de serviço público para a iniciativa privada. Neste caso a gestão do sistema é realizada por um consórcio formado por seis grupos empresariais, sendo eles: Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços (CIIS S.A.), Grupo Investimentos e Participações em Infra-Estrutura S.A (Invepar), Odebrecht Transport S.A., RIOPAR Participações S.A., Benito Roggio Transporte S.A. e RATP do Brasil Operações, Participações e Prestações de Serviços para Transporte Ltda;
- (xi) **Metrô Bahia:** O metrô de Salvador, que interliga a capital baiana ao município de Lauro de Freitas, opera por meio de uma concessão pública administrada pelo Grupo CCR. O contrato realizado em 2003 entre a concessionária e o poder público tem validade de trinta anos;

- (xii) **CTB Salvador:** O sistema de trens urbanos de Salvador é atualmente administrado pelo governo estadual através da Companhia de Transportes do Estado da Bahia. Porém, está em andamento um processo de substituição dos antigos trens a diesel por VLTs e monotrilhos, sendo esta realizada através de uma parceria público privada (PPP) que transmitirá a administração do serviço para a iniciativa privada;
- (xiii) **ViaQuatro:** A Via Quatro é uma operadora privada responsável por operar a concessão da Linha 4 – Amarela do sistema de metrô de São Paulo. O consórcio é composto por três empresas, com participação majoritária da CCR e em menor parte pelos grupos Mitsui e RuasInvest Participações;
- (xiv) **ViaMobilidade:** A exemplo da Linha 4 - Amarela, a Linha 5 – Lilás do metrô de São Paulo é administrada através de concessão pública desde 2018, sendo a mesma realizada pelo Consórcio ViaMobilidade, composto majoritariamente pelo Grupo CCR e minoritariamente pela RuasInvest Participações; e
- (xv) **VLT da Baixada Santista:** O sistema de VLTs que atende a cidade de Santos e sua periferia desde 2015 é administrado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), órgão diretamente ligado ao governo estadual.

A partir do quadro exposto acima, pode-se classificar que a participação do setor público na oferta de serviços de transporte sobre trilho no Brasil ainda é maior do que a do setor privado, embora estejam em curso amplos processos de privatização desse segmento⁷.

Atualmente, a participação dos setores estatal e privado nesse mercado, considerando a extensão da malha, tem a seguinte configuração: (i) administração pública estadual em 42,8%, (ii) iniciativa privada em 33,5% e a (iii) administração pública federal na casa dos 23,6%. Somadas as duas alçadas da administração pública, praticamente dois terços de toda malha metroferroviária em uso ainda está sob controle estatal.

Considerando a estimativa de passageiros transportados por ano essa distribuição ficaria da seguinte forma: (i) administração pública estadual 63,5%, (ii) iniciativa privada 29,6% e (iii) administração pública federal 6,4%. Somadas as duas alçadas da administração pública este

⁷ Tanto a CBTU quanto a Trensurb fazem parte do Programa Nacional de Desestatização divulgado pelo governo federal em 2019 e que tem como base a Lei nº 9491, de 9 de setembro de 1997.

setor transporta anualmente pouco mais de 70% das pessoas que se locomovem diariamente nas cidades por este tipo de serviço.

Por esses dados, nota-se a importância que a ação estatal ainda tem no setor de transporte sobre trilhos, sem contar que nos casos em que a oferta é gerada pela iniciativa privada ela se dá por meio de concessões públicas com a participação direta do Estado na implantação e no custeio.

1.4 A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU): análise da Região Metropolitana do Recife

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) é uma empresa pública federal ligada ao Ministério do Desenvolvimento Regional, antes Ministério das Cidades, e que atualmente opera o serviço de metrô e trens metropolitanos em cinco capitais do país. São elas: Recife, Belo Horizonte, Maceió, Natal e João Pessoa.

A CBTU constituiu-se como uma sociedade de economia mista em 22 de fevereiro de 1984, através do Decreto-Lei nº 89.396, ainda como uma subsidiária da antiga Rede Ferroviária Federal S.A, que, por sua vez, foi dissolvida pelo decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999 durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, iniciando logo em seguida o processo de liquidação que culminou na sua extinção em 2007. Durante o processo de privatização da RFFSA, a CBTU passou a absorver parte do seu quadro de funcionários, além de assumir a operação dos trens de passageiros em uma pequena parte da malha, ficando o setor de transporte de cargas totalmente sob controle e operação das concessionárias que arrendaram a antiga estatal.

Imagem 1.1 – Reprodução das linhas e estações em operação pela CBTU



Fonte: CBTU, 2013

Hoje a superintendência regional de Recife opera um total de três ramais, dois deles eletrificados: Recife – Jaboatão dos Guararapes/Camaragibe e Recife – Cajueiro Seco, além de um ramal operado através de veículos leves sobre trilhos (VLT), movidos a combustão e perfazendo um trecho entre as estações Cajueiro Seco – Curado/Cabo. Essa rede tem ao todo uma extensão de 71 km, com 36 estações e pontos de parada de trens.

Atualmente a superintendência de Recife tem cerca de 1700 empregados(as) subdivididos(as) entre os setores de administração, operação e manutenção na seguinte proporção aproximada: 46% lotados(as) na operação; 36% lotados(as) na manutenção; 17% lotados(as) na administração. Além de um quadro auxiliar de empregados(as) terceirizados(as) distribuídos(as) entre os setores da companhia.

A adesão dos empregados(as) à sua entidade de representação de classe bastante grande. Atualmente mais de 90% dos empregados(as) são filiados(as) ao Sindmetro-PE, o que

confere à categoria um forte grau de participação política e de envolvimento em questões que vão para além da disputa meramente econômica.

Existe um forte desequilíbrio na configuração de gênero dentro superintendência de Recife (STU/REC). O total de empregadas mulheres está numa proporção média de uma para cada cinco homens, o que a torna uma categoria majoritariamente masculina. Esse fator de desigualdade se explica em função de que a absoluta maioria dos trabalhadores(as) lotados(as) no setor de manutenção são homens, tendo em vista a natureza das atividades desempenhadas neste setor que, como já vimos, concentra cerca de 36% do total de empregados(as).

Outro fator importante diz respeito ao envelhecimento do quadro de funcionários. Quando o metrô entrou em operação, no ano de 1984, a sua composição era formada por uma maioria de jovens com pouca experiência profissional anterior, aos poucos a companhia foi absorvendo parte dos empregados da RFFSA, que se encontrava em processo de privatização. Dessa forma, grande parte dos (as) atuais empregados (as) da companhia estão em período de pré-aposentadoria, ou permanecem trabalhando mesmo estando aposentados(as).

Mesmo com a obrigatoriedade de realização de concursos públicos para contratação de novos empregados e com a situação de defasagem no quadro de empregados provocado pelo envelhecimento natural da categoria, foram realizados apenas dois certames no sentido de renovar o quadro da companhia. O primeiro realizado no ano de 2005 e o segundo no ano de 2014. A quantidade de novos contratados não foi suficiente para adequar a oferta à demanda. O que fica óbvio quando se vê estações sem funcionários nas áreas de bloqueio, ou pelo número crescente de funções terceirizadas nas diferentes áreas do setor de manutenção.

1.5 A questão da mobilidade da Região Metropolitana do Recife

O sistema de metrô e trens operados pela CBTU alcança diretamente apenas quatro de um total de quinze municípios que compõem a Região Metropolitana. São eles: Recife, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe e Cabo de Santo Agostinho. Os demais onze municípios da região são atendidos de forma indireta através do sistema de integração de passageiros que liga o modal metroviário ao rodoviário. Esse sistema de integração é realizado através de estações do metrô interligadas a terminais de ônibus.

Contrariando a lógica dos grandes centros urbanos do mundo, o sistema metroviário do Recife e de sua região metropolitana atende à população de forma bastante limitada diante

do potencial que esse modal poderia ter como ponto estruturante da locomoção das pessoas na cidade.

Segundo dados de 2014 da Urbana-PE, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Pernambuco, uma frota de cerca de 3 mil ônibus transporta diariamente um total aproximado de 2 milhões de pessoas na região metropolitana. Em contrapartida, o sistema metrô transporta diariamente uma média pouco superior a 400 mil pessoas por dia, de acordo com dados de 2018 da CBTU. Ou seja, praticamente a quinta parte do contingente presente nos ônibus. O que os números comprovam, por sua vez, é que o sistema sobre trilhos nessa localidade acaba servindo como complementar ao sistema rodoviário, mesmo este sendo menos eficiente do ponto de vista da capacidade de deslocamento, do número de pessoas transportadas e do grau de poluição atmosférica que causa.

De acordo com o site especializado TomTom Traffic Index, que mede o índice de tráfego em mais de 400 cidades no mundo, Recife é a primeira cidade do Brasil e a 24ª do mundo em nível de congestionamento, chegando em 2020 à casa dos 37%. A nível de comparação com outras metrópoles do país, logo abaixo se encontram o Rio de Janeiro (32%), Fortaleza (31%), Salvador e São Paulo (30%). É importante observar que, além da condição não estruturante do metrô na dinâmica da metrópole pernambucana, existe um privilégio histórico dado ao transporte individual por carros particulares. Tudo isso contribui determinantemente para a condição crítica no deslocamento das pessoas numa região metropolitana com mais de 4 milhões de habitantes.

O plano diretor de mobilidade do Recife, regulamentado pela lei 17.515/2008 reconhece a deficiência na forma como está estruturada a circulação das pessoas na cidade: “Portanto, conclui-se que a malha viária do Recife está voltada ao atendimento de uma minoria possuidora de renda suficiente para financiar seus deslocamentos urbanos por meios de transporte motorizados e, particularmente, individuais”. (RECIFE, 2008). De acordo com Béhar e Dourado (2015) o Programa Estadual de Mobilidade Urbana (PROMOB), lançado em 2011, não conta com qualquer projeto de expansão para o modal de transporte sobre trilhos, seja metrô ou VLT. Já o texto base da Política Municipal de Mobilidade do Recife (PMU), que ainda se encontra em processo executório, toca no tema do transporte sobre trilhos em dois momentos: primeiro, no ponto onde indica as prioridades de investimento do poder executivo em relação à mobilidade urbana:

A adoção de ampla divulgação de padrões construtivos para a infraestrutura de mobilidade que estejam em consonância com os princípios, diretrizes e objetivos desta política e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, seja essa infraestrutura passeios, escadarias, mobiliário urbano, pista de rolamento, sinalização horizontal, vertical e semafórica, paradas de ônibus, estações e terminais de transporte rápido por ônibus – TRO, veículo leve sobre trilhos – VLT, trem metropolitano – Metrô, ou qualquer outro componente de infraestrutura diretamente relacionados aos sistemas de mobilidade urbana. (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, no prelo)

A segunda citação está no ponto que aborda as prioridades para obtenção do objetivo estratégico do plano de mobilidade:

A garantia do acesso ao local de emprego e de educação, conforme padrões de qualidade e conforto, mediante a implantação de faixas exclusivas para o transporte público coletivo, de sistemas de Transporte Rápido por Ônibus – TRO, de sistemas de Veículos Leves Sobre Trilhos – VLT. E da expansão do sistema de trem metropolitano – Metrô. (PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE, no prelo)

De modo geral, fica claro que o sistema de transporte sobre trilhos acaba não sendo prioritário, mesmo tendo grande importância na dinâmica da cidade, o que se observa facilmente nas greves deliberadas pela categoria. O fato de ser considerado um modal com alto custo de implantação pelo grau de tecnologia avançada que exige, e em função também de que o empresariado do setor rodoviário, por ser local, tem muito mais influência nas políticas adotadas a nível de governos municipais e estadual, acaba contribuindo para que ele não tenha um “lobby” forte e não assuma papel de destaque na implementação de políticas públicas para o setor de mobilidade urbana.

Pode-se concluir que um sistema metroviário administrado por uma empresa pública federal dentro de um marco legal que atribui a estados e municípios a gestão do transporte público acaba dificultando a sua inserção na dinâmica de funcionamento da cidade de forma efetiva, tolhendo em grande proporção as potencialidades que esse modal de transporte poderia oferecer à população.

Encerrada a exposição desse quadro geral sobre a categoria de trabalhadores (as) metroviários (as) de Pernambuco no que concerne à sua vinculação empregatícia, à ligação direta desse vínculo com as políticas a nível federal e o lugar que o serviço prestado por esses (as) trabalhadores (as) ocupa na dinâmica urbana, partiremos no capítulo subsequente para uma análise mais aprofundada das políticas adotadas a nível de gestão do Estado e desenvolvimento social e econômico que tiveram e têm impacto nas formas como se dão as relações de trabalho e as disputas por avanços sociais, direitos e ganhos econômicos por parte dos (as) trabalhadores (as).

CAPÍTULO 2 – UM BREVE RESUMO DAS POLÍTICAS DE ESTADO NO CAMPO SOCIAL, ECONÔMICO E DE TRANSPORTE DESDE OS ANOS 1990 E SEUS IMPACTOS PARA OS TRABALHADORES

2.1 Introdução

Neste segundo capítulo será feita uma retomada das políticas socioeconômicas adotadas pelos diferentes governos que se sucederam ao longo das últimas três décadas, considerando as contraposições na linha política e de grupos de interesse aos quais esses governos representavam, de modo que seja possível interpretar como essas mudanças repercutiram de forma prática na realidade da classe trabalhadora brasileira ao longo desse recorte temporal.

Na primeira parte do capítulo será analisado o cenário dos anos 1990, período em que as ideias e princípios do liberalismo econômico estavam em alta. É importante lembrar que esse período histórico correspondia ao momento imediatamente subsequente ao colapso da União Soviética e, por consequência, era dado como certo o fracasso do modelo socialista. Neste sentido, a perspectiva neoliberal praticamente não encontrava oposição prática. Foi neste contexto que Brasil foi totalmente integrado a essa lógica de funcionamento socioeconômico. O principal impacto das medidas decorrentes desse processo foram a redução do papel do Estado, com a entrega do patrimônio público, e a desregulamentação das relações de trabalho com suas consequências na precarização das condições de vida dos(as) trabalhadoras(as).

Em seguida focaremos no período que vai do início dos anos 2000 até quase a metade dos 2010. Nesse recorte observou-se a ascensão de governos que defendiam uma linha política antagônica à lógica hegemônica neoliberal. Mesmo que não se possa dizer que esses governos representassem a retomada de um processo de contestação do capitalismo, eles ao menos se portaram no sentido de combater seus efeitos degradantes para os grupos que compõem a base da pirâmide social.

O terceiro e último período histórico apresentado corresponde à retomada, com significativo aprofundamento, da mesma lógica que regeu a sociedade ao longo dos anos 1990. Essa retomada de um neoliberalismo absoluto, no caso brasileiro, tem um marco histórico bem definido, e que corresponde ao processo de impeachment levado a cabo contra a presidenta Dilma Rousseff, do Partido dos Trabalhadores. Desde então uma série de reformas foram realizadas nas leis que regulamentam o trabalho, de modo que a classe trabalhadora passou a vivenciar um

novo momento de empobrecimento e de precarização das condições de trabalho e de vida, como poderá ser observado em sequência.

2.2 Os trabalhadores “contra a parede” nos anos 1990

Como destaca Pochmann (1998), a compreensão do espaço de atuação dos trabalhadores na disputa do capital-trabalho tende a refletir, “em alguma medida, o comportamento geral da base material da economia, que proporciona condições efetivas para a ação dos atores sociais”.

Se, anos 1980, o ambiente de redemocratização, a manutenção do emprego formal apesar da crise econômica, auxiliou na atuação sindical brasileira – evidenciada pela ampliação das negociações coletivas, das cláusulas acordadas, da taxa de sindicalização e da quantidade de greves – nos anos 1990, o cenário se alterou radicalmente.

No que diz respeito ao conjunto de modificações observado na trajetória do sindicalismo brasileiro durante os anos 1990, deve-se salientar os sinais de perda de aderência dos sindicatos, com a redução nas taxas de sindicalização e da quantidade de greves (...). Simultaneamente, há uma intensa difusão de ações sindicais nos diversos fóruns institucionais de definição das políticas públicas, o que permitiria explorar as oportunidades de uma atuação sindical mais ampla. Todas essas alterações na trajetória sindical não deixam de estar associadas aos efeitos resultantes das transformações na base material da economia brasileira, que promovem uma recuperação da produção sem impactos positivos sobre o nível de emprego formal. Ao mesmo tempo, a desestruturação do mercado de trabalho termina indicando situações cada vez mais adversas para a ação sindical voltada para o conjunto dos trabalhadores, tendo em vista a crescente heterogeneidade nas formas de inserção da População Economicamente Ativa. Diante da difusão de novos métodos de gestão da mão-de-obra e de organização do trabalho, os sindicatos passam a ter de revisar o seu papel enquanto instrumento de representação e vocalização dos interesses dos trabalhadores. O redimensionamento desse papel torna-se ainda mais necessário em virtude da crescente heterogeneidade nas formas de inserção da força de trabalho, impulsionada, sobretudo, pelo aumento do setor informal (POCHMANN, 1998, p. 150).

O cenário de maior crescimento da informalidade e de dificuldade de ação sindical respondem, em certa medida, a um conjunto de reformas econômicas que ocorreram nos anos 1990. O projeto de abertura econômica, iniciado no governo Collor (1990-1992), teve como dois de seus pilares fundamentais, a privatização e a reforma do Estado. Essas diretrizes foram aprofundadas nos governos Itamar e FHC acrescidas por outras reformas, como a trabalhista.

Esse novo ambiente econômico afetou fortemente a capacidade de organização dos trabalhadores. Resgatando a passagem anterior de Pochmann (1998), o que ocorreu com a força de trabalho nos anos 1990 teve profunda relação com essas mudanças. A reforma do Estado,

por exemplo, limitou o aparato de proteção social aos trabalhadores. As privatizações, que ocorreram sob o lema de ajuste produtivo, melhora do ambiente concorrencial e outros, produziram uma forte redução da força de trabalho das empresas estatais. E a própria reforma trabalhista retirou inúmeros direitos dos trabalhadores formais. Isso tudo regado a um ambiente de abertura da economia que também impôs dificuldades aos trabalhadores a partir da implementação de novas formas de gestão produtiva:

Nos anos 1990, a estrutura econômica brasileira apresenta sinais contraditórios e ambíguos, que apontam tanto para a desintegração de parte da cadeia produtiva quanto para a reestruturação de grandes grupos econômicos (fusão de empresas e introdução de programas de inovação tecnológica e organizacionais). O aumento da heterogeneidade na base econômica tem sido uma tendência que se manifesta cada vez mais como expressão da modernização de empresas na ponta e do retraimento, fechamento e desnacionalização de outras empresas, ao longo das cadeias produtivas. De um lado, a descentralização da produção torna-se expressão da fragilização dos segmentos industriais estabelecidos previamente em regiões industriais tradicionais (autopeças, brinquedo, têxtil, calçados, vidros, naval, máquinas e equipamentos, entre outros). De outro lado, a introdução de novos programas de gestão da produção e da mão-de-obra, de articulação com fornecedores, maior terceirização e inovação tecnológica, altera a demanda por trabalhadores mais qualificados. Por conta disso, a exclusão de trabalhadores com menor nível de escolaridade dos bons empregos passa a ocorrer, pois as empresas tornam-se mais enxutas, com a presença de núcleo reduzido de empregados. Estes, por sua vez, parecem estar utilizando-se de jornadas elevadas de trabalho (hora-extra), com salários comprimidos e maior intensificação do ritmo do trabalho (PO-CHMANN, 1998, p. 146).

Dessa forma, o ambiente de negociação sindical e de conquista de novos direitos pelos trabalhadores, na década de 1990, foi bastante prejudicado pelo ambiente de abertura da economia combinada com um conjunto de reformas. Dentre estas, destacam-se a trabalhista, a do Estado e as privatizações. Uma breve descrição delas é feita nas subseções seguintes. No caso das privatizações, faz-se uma análise sobre o caso do setor de transporte que é o caso de estudo dessa dissertação.

2.2.1 Reforma administrativa nos anos 1990 e os impactos para os trabalhadores

A vitória de Fernando Collor de Mello nas eleições de 1989 se deu num contexto de forte liberalização das economias periféricas. Vários países da América Latina, que já vinham realizando processos de abertura das suas economias, serviram como uma espécie de referência para a introdução de reformas visando uma redução do papel do Estado na gestão administrativa e econômica de vários setores da economia.

O objetivo do governo Collor, no âmbito da reforma administrativa, era tornar a reduzir a participação do Estado na economia, tornando-o mais eficiente. Para isso, em vez de interventor, o Estado deveria se resumir ao papel de “de coordenador, abrindo o caminho para a

iniciativa privada e apenas reservando seu papel para regulador e articulador de políticas públicas, para orientar o mercado em setores que ficam desfalcados sem a intervenção estatal” (SILVA, 2018, p. 114).

Um dos problemas do chamado Estado “interventor” era o excesso de funcionários públicos e a ineficiência da burocracia pública que tornava a atuação do setor público extremamente lenta, corrupta e ineficiente. Na sua posse, o presidente destacava a necessidade de uma reforma que reduzisse o tamanho do Estado e, conseqüentemente, do funcionalismo público:

Farei realizar rigoroso levantamento e racionalização do setor público, como prova do meu respeito e homenagem aos verdadeiros servidores, aos que se dedicam zelosa e meritoriamente às tarefas do Estado, e que não devem jamais ser confundidos com os que se locupletam de cargos miríficos e salários mirabolantes, sem nenhuma contrapartida social. Conduzirei um Governo que fará da austeridade, ao lado da eficiência, a marca constante da atuação do Estado e um motivo de orgulho do funcionalismo federal (COLLOR DE MELLO, 1990).

Apesar da tentativa de “elogiar” parte do funcionalismo público, as palavras do presidente deixavam clara sua visão sobre o Estado brasileiro: paquidérmico, excessivamente grande, lento e disfuncional. Tal conceituação que foi digna inclusive de uma campanha publicitária oficial do governo. Em relação ao funcionalismo, o próprio presidente atribuiu aos servidores o título de “marajás”, os quais se apropriavam dos recursos públicos e viviam das bezenesses de sua suposta posição de privilégio em relação ao restante da classe trabalhadora, colocando, dessa forma, o grosso da população contra os(as) empregados(as) do setor.

Em função deste diagnóstico, o governo Collor realizou uma reestruturação administrativa, no âmbito do Projeto de Reconstrução Nacional⁸, que resultou basicamente na extinção

⁸ Apresento à sociedade brasileira o documento Brasil: Um Projeto de Reconstrução Nacional. O projeto é um desdobramento necessário dos ideais defendidos durante a campanha eleitoral e que foram consagrados nas eleições democráticas de 1989. Minha proposta de Governo incorporava como ponto fundamental, o anseio do povo brasileiro por mudanças profundas. Mais do que isto: incorporava uma concepção do que seria o Brasil moderno e das condições de realizar o salto qualitativo na vida nacional. Sabíamos que o moderno não se mede somente por critérios de avanço técnico ou científico. A modernidade identifica-se com padrões de justiça social, de liberdade política, de distribuição equitativa de renda, de vida digna para todos. Modernidade significa a criação de uma nova cidadania e de uma nova ética de convivência. Conheçíamos os instrumentos da mudança: a reforma do Estado, que deveria dedicar-se às funções essenciais na área da saúde, da educação, da infra-estrutura; a liberação da economia dos vícios do clientelismo, dos subsídios, dos cartórios, para que o mercado pudesse ser recomposto e a competitividade empresarial alcançasse níveis internacionais; a abertura da economia ao mundo; o resgate da dívida social e o enfrentamento real de problemas que afligiam a consciência nacional, como a questão da criança, da violação dos direitos humanos, dos índios. A modernidade trazia também um compromisso ecológico autêntico e a luta por um modelo de desenvolvimento que estivesse amparado pela recuperação do equilíbrio entre o homem e a natureza. A política externa deveria contribuir diretamente para o processo de reconstrução, atenta às transformações radicais que o mundo vivia.

e/ou fusão de empresas públicas, eliminação de cargos públicos e mudança do regime de trabalho do funcionalismo. Lima Jr. (1998) traz um resumo desses resultados:

Do ponto de vista da ação administrativa, a reforma redundou na demissão ou dispensa de 112 mil servidores, entre celetistas não-estáveis, ocupantes de cargos comissionados e de funções de assessoramento superior; além disso, 45 mil servidores optaram por se aposentar (Santos, 1997: 48-9). O presidente Collor, por outro lado, criou dois megaministérios: da Economia, Fazenda e Planejamento e da Infra-Estrutura. Medida das mais polêmicas, ainda na área de pessoal, foi a instituição do Regime Jurídico Único, através da Lei nº 8.112, de dezembro de 1990, que permitiu a todos os celetistas optarem pelo regime de servidor estatutário, medida que, atualmente, é vista como tendo exercido um efeito engessador na administração pública. Em 1991, o presidente Collor encaminhou ao Congresso Nacional a Proposta de Emenda Constitucional no 59 (PEC nº 59), em que propunha a alteração do regime de estabilidade do servidor público. A estabilidade obtida após dois anos de exercício efetivo valeria apenas para os servidores nas “atividades típicas do Estado”: segurança, diplomacia, advocacia e defensorias públicas, controles interno e externo, tributação, arrecadação e fiscalização de tributos. Nos demais casos, a estabilidade seria obtida somente após dez anos de exercício efetivo na função. Um ano depois de encaminhada a PEC nº 59, o próprio presidente a retira da apreciação congressual (LIMA JR., 1998, p. 17).

Essa extinção do funcionalismo afetou a própria categoria de trabalhadores (as) que é objeto deste trabalho, quando, durante o governo Collor, ocorreu um processo de demissões imotivadas que atingiu uma parcela significativa do quadro de empregados (as).⁹

Apesar disso, o próprio Lima Jr. (1998) destaca que essas reformas se limitaram a redução de cargos e extinção de empresas, mas não desenvolveu nenhuma mudança significativa na forma de gestão administrativa do Estado. Nas suas palavras, “esta reforma não deixou resultados perenes, quer em termos de cultura reformista, quer em termos de metodologias, técnicas ou processos. Sequer um diagnóstico consistente pode ser elaborado a partir de sua intervenção” (LIMA JR., 1998, p. 17).¹⁰

O governo FHC incorporou, na sua reforma administrativa, esse elemento de revisão da gestão do Estado que não havia sido tratado pelos governos Collor e Itamar liderada pelo então ministro Bresser-Pereira, em 1995. Naquele mesmo ano, foi apresentado um projeto de

⁹ De acordo com informação constante na página eletrônica da Assembleia Legislativa de Pernambuco, esses trabalhadores e trabalhadoras demitidas imotivadamente da unidade de Recife da CBTU durante o governo Collor foram em número de 108 (ALEPE, 21 de set. de 2005). Estes só foram reintegrados e retornaram aos seus postos de trabalho na Companhia no ano de 2005, já durante o governo Lula, depois de mais de uma década de batalhas jurídicas com base na Lei nº 8878, de 11 de maio de 1994, que concedia a anistia aos servidores públicos civis (BRASIL, 1994).

¹⁰ A chegada do governo Itamar Franco, após o impeachment de Collor, não alterou os rumos da reforma administrativa. Embora não tivesse exercido um amplo processo de redução do funcionalismo, o governo Itamar manteve em marcha o projeto de redução das estatais e de menor ação do Estado produtor.

emenda constitucional para uma reforma administrativa que impactava direta e imediatamente o quadro do funcionalismo.

A reforma do Estado tinha como narrativa principal a necessidade de flexibilização das relações de trabalho e priorizava os princípios de eficiência e eficácia na prestação dos serviços públicos. Para isso, seriam necessárias que determinadas atividades passassem a alçada da iniciativa privada, devendo o Estado se ocupar unicamente do que concernia a administração direta. Dessa forma, a cultura burocrática passou a ser publicamente contestada como a responsável por uma série de entraves ao bom funcionamento do serviço público. “A ideia da administração pública gerencial em substituição à burocrática havia-se tornado vitoriosa, e as principais instituições necessárias para sua implementação” estavam em estruturação. (BRESSER-PEREIRA, 2000, p. 9)

Como resultado desse modelo gerencial, o Estado passava a enxergar o cidadão como um cliente: “Três instituições organizacionais emergem da reforma, ela própria um conjunto de novas instituições: as ‘agências reguladoras’, as ‘agências executivas’ e as ‘organizações sociais’” (BRESSER-PEREIRA, 2000, p. 23). Consolidava-se assim aquela perspectiva de Estado, que deixava de atuar como provedor e passava a ser apenas regulador e fiscalizador de serviços, perseguida desde o governo Collor.

No âmbito da reforma administrativa, em relação aos servidores públicos: “Pela emenda constitucional, o regime de trabalho dos servidores deixou de ser único; em consequência, em 1999 foi aprovada a lei definindo, ao lado do regime estatutário, o regime de emprego público” (BRESSER-PEREIRA, 2000, p. 14). Neste caso, os(as) trabalhadores(as) que passavam a se enquadrar dentro do regime de emprego público não gozavam da estabilidade.

Outra vertente da reforma administrativa esteve ligada ao campo fiscal, a partir da adoção de um discurso de austeridade. Austeridade não é um termo que tem sua origem no campo da economia, mas que foi trazido para esse âmbito dentro da lógica neoliberal com vistas a reforçar o discurso de disciplina no tratamento dos recursos públicos, promovendo cortes nos gastos em áreas sociais e colocando o funcionamento do Estado em função da acumulação econômica, sem qualquer compromisso com a distribuição e a redução de desigualdades (DWECK; OLIVEIRA; ROSSI, 2018).

Esses pontos eram vistos, pela Reforma Administrativa do governo FHC, como os principais parâmetros da crise do Estado:

A crise do Estado define-se então como: (1) uma crise fiscal, caracterizada pela crescente perda do crédito por parte do Estado e pela poupança pública que se toma negativa; (2) o esgotamento da estratégia estatizante de intervenção do Estado, a qual se reveste de várias formas: o Estado do bem-estar social nos países desenvolvidos, a estratégia de substituição de importações no terceiro mundo e o estatismo nos países comunistas; e (3) a superação da forma de administrar o Estado, isto é, a superação da administração pública burocrática (PRESIDÊNCIA DE REPÚBLICA, 1995, p. 15).

Para impor uma nova dinâmica do setor público, a partir dos novos princípios de modernização, ganho de eficiência e desburocratização, a reforma administrativa capitaneada por Bresser-Pereira adotou um conjunto de medidas. A primeira delas foi a busca por uma maior meritocracia dentro do serviço público. Houve uma reorganização das carreiras públicas, visando fortalecer e otimizar o papel do funcionalismo dentro das carreiras de Estado.

A segunda foi reduzir os gastos fiscais com o funcionalismo, a partir de mudanças legais, como mostra Abrucio (2007):

Uma segunda ordem de mudanças diz respeito à área legal, especialmente no campo da reforma constitucional, com as Emendas nº 19 e 20. Medidas que implicaram tetos para o gasto com funcionalismo, alterações no caráter rígido e equivocado do Regime Jurídico Único e introdução do princípio da eficiência entre os pilares do direito administrativo. Tais mudanças constituíram peças essenciais na criação de uma ordem jurídica que estabeleceu parâmetros de restrição orçamentária e de otimização das políticas (ABRUCIO, 2007, p. 71).

Por fim, o mesmo Abrucio (2007) destaca a criação das organizações não-governamentais para ocupar um espaço do Estado em determinadas atividades públicas, visando reduzir o tamanho de atuação pública.

(...) a reforma Bresser elaborou um novo modelo de gestão, que propunha uma engenharia institucional capaz de estabelecer um espaço público não-estatal. As organizações sociais (OSs) e as organizações da sociedade civil de interesse público (Oscips) são herdeiras desse movimento — só nos governos estaduais, há cerca de 70 OSs atualmente. O espírito dessa idéia pode ser visto, hoje, nas chamadas parcerias público-privadas (PPPs). Não obstante a inovação conceitual, tais formas deram mais certo nos estados do que na União, sofrendo no plano federal uma enorme resistência ao longo da gestão do ministro Bresser-Pereira (ABRUCIO, 2007, p. 72).

Do ponto de vista da discussão dessa dissertação, as reformas administrativas dos governos FHC e Collor tiveram como impactos uma forte redução do funcionalismo público, redução da atuação do Estado em diferentes segmentos e reorganização da estrutura burocrática do funcionalismo, a partir dos princípios de meritocracia, eficiência, mas que trouxe um sucateamento na prestação de serviços. Essas transformações tiveram como resultado a redução da mão-de-obra de empresas públicas, a desmobilização da força de trabalho em conjunto com uma própria (des)organização do espaço de trabalho.

2.2.2 As reformas no mercado de trabalho e precarização das relações trabalhistas

Além da reforma do Estado, outra mudança que fragilizou a base de organização dos trabalhadores nos anos 1990 foi a reforma trabalhista. De forma geral, a reforma trabalhista implementada, principalmente a partir do governo FHC, priorizou a flexibilização dos direitos trabalhistas, visando adequar o regime de contratação e de gestão da força de trabalho às mudanças econômicas do período.

A abertura econômica e os processos de privatização impuseram uma dinâmica concorrencial que exigiu um conjunto de rápidas mudanças na regulação do trabalho. Por um lado, para atrair os investimentos necessários à privatização, era necessária uma flexibilização das relações de trabalho que permitissem maior facilidade para contratação/demissão dos trabalhadores, bem como reduzissem o custo da mão-de-obra. Por outro, a própria dinâmica de concorrência com a abertura econômica demandou da estrutura produtiva ajustes de custos que também recaiu sobre os trabalhadores.

Os anos de 1990 marcaram transformações profundas na economia brasileira. Com a vitória eleitoral de Fernando Collor de Mello em 1989, primeiro presidente escolhido em eleição direta após o regime militar, o país incorporava uma agenda de ajustes econômicos que trazia em seu bojo a abertura comercial e as privatizações. A isso se agregava a busca da estabilidade econômica, pedra de toque dos dois governos de Fernando Henrique Cardoso. A abertura econômica, iniciada de forma atabalhoada com a queda abrupta das tarifas de importação para uma grande diversidade de produtos industriais, trouxe consigo o incremento do discurso da competitividade (agora em níveis internacionais), precipitando a entrada da fechada economia brasileira na circulação da rede global. Isso fez com que, forçosamente, fossem expandidos os processos de reestruturação produtiva: fechamento de fábricas, renovação tecnológica, terceirização, subcontratação, reorganização dos processos produtivos, enxugamento de quadros, entre outros, traduziram os ajustes. Em todos os casos os esforços se concentrariam primordialmente na racionalização de custos, com destaque para os custos do trabalho. Tais processos de reestruturação aconteceram concomitantemente a uma conjuntura recessiva, que se aprofundava, e a uma avalanche de medidas liberais concretizadas [entre outras] a flexibilização institucional do mercado de trabalho. Resultado imediato dessas mudanças: até a primeira metade dos anos de 1990 mais de 1 milhão de empregos foram destruídos na indústria de transformação, tendo boa parte de seus trabalhadores caído na informalidade e outra se deslocado para o setor de serviços, onde é ainda mais forte a heterogeneidade das condições de emprego, com predomínio (para) dos (os) contratos de baixa qualificação e de baixos salários (COSTA, 2005, p. 120).

Como mostra Costa (2005), a abertura da economia brasileira impôs um conjunto de mudanças internas, incluindo no mercado de trabalho. Além dos impactos indiretos oriundos das privatizações e extinção de parque produtivo nacional que resultou no aumento do desemprego e terceirização, o final do governo Itamar e a gestão FHC realizaram um conjunto de reformas no mercado de trabalho em direção a uma extensa e irrestrita flexibilização.

O caminho da “modernidade” passava pelas agressivas reformas no âmbito das privatizações, da previdência, da desregulamentação dos mercados econômico e de trabalho. Neste último, a saída, então, era flexibilizar os estatutos que, segundo eles, oneravam o custo do trabalho e inviabilizavam a geração de empregos. Foi, portanto, com esse propósito que, no segundo governo de Fernando Henrique Cardoso, editou-se um pacote de medidas legislativas que alterava regras trabalhistas básicas, como o vínculo contratual, a jornada e o salário. Assim, o contrato de trabalho por tempo determinado, o trabalho em tempo parcial, a suspensão temporária do contrato de trabalho por motivos econômicos, o banco de horas, a participação nos lucros e resultados das empresas, a redução do salário com redução da jornada, entre outros, passaram a fazer parte do rol de possibilidades legais de mudança nos contratos de trabalho. Em seu conjunto, essas medidas representaram um verdadeiro desmonte dos direitos de proteção ao trabalho e um retrocesso no espaço recentemente conquistado pelo movimento sindical (COSTA, 2005, p. 121).

O trabalho de José Dari Krein e Marco Antônio de Oliveira (2001) traz uma síntese dessas medidas de flexibilização implementadas, a partir de 1994. A primeira foi a publicação da Medida Provisória (MP) 794/1994 que estabeleceu a possibilidade de pagamento de Participação dos Trabalhadores nos Lucros ou Resultados das Empresas (PLR). Com essa medida, as empresas passaram a criar uma nova forma de remuneração aos trabalhadores desvinculada do salário e, conseqüentemente, de todos os seus encargos trabalhistas. Dessa forma, a PLR não seria incluída, por exemplo, para o cálculo de décimo terceiro salário e férias. “A PLR, na prática, substituiu a política salarial e flexibilizou a remuneração ao vinculá-la a metas de interesse da empresa, além de contribuir para a descentralização das negociações coletivas” (KREIN, OLIVEIRA, 2001, p. 149). Ainda em 1994, a criação das cooperativas profissionais, por meio da Lei 8.949/94, foi o primeiro instrumento mais claro de desregulamentação do mercado de trabalho. Essas cooperativas organizavam os trabalhadores para realizar determinadas prestações de serviços sem que eles fossem funcionários da empresa em que estavam atuando. Na verdade, os trabalhadores seriam “sócios” das cooperativas e receberiam parte do seu “lucro”. Isso permitiria que despesas como décimo terceiro e férias não fossem pagas a esses trabalhadores.

Já em 1995, houve a edição da Medida Provisória (MP) 1.053/95 que significou a desindexação salarial e a permissão para que os dissídios coletivos pudessem ser suspensos. Com efeito, foi eliminado, ao mesmo tempo, o principal mecanismo de reajuste dos salários e a possibilidade de as negociações coletivas incluírem cláusulas de recomposição automática de salários. Como resultado, os trabalhadores passaram a ter perdas reais significativas das suas remunerações.¹¹

¹¹ “Previu-se que «o recurso interposto de decisão normativa da Justiça do Trabalho terá efeito suspensivo, na medida e extensão conferidas em despacho do Presidente do Tribunal Superior do Trabalho» (art. 14), o que pretende coibir as decisões venham a ser mais favoráveis nos Tribunais Regionais do Trabalho. Na prática, essas

Em abril de 1997, quando editou a MP 1.906/97 que fixou o salário mínimo em R\$ 120,00, o governo desindexou o reajuste do salário mínimo a qualquer indicador econômico. Com isso, não havia mais garantia para os trabalhadores de reposição das perdas inflacionárias futuras. Esse mecanismo prejudicou também as cláusulas de reajuste salarial das negociações coletivas, uma vez que eles eram fortemente influenciados pelos valores do salário mínimo, principalmente nas categorias menos organizadas.

Mesmo após essas medidas resultarem numa forte precarização do trabalho e aumento do desemprego, o governo optou, a partir de 1998, por adotar um novo conjunto de reformas de flexibilização. A primeira delas foi adoção do “Contrato por Tempo Determinado” que, como diz o próprio nome, permitia a contratação temporária de funcionários por até 24 meses com a redução de vários encargos sociais, como a alíquota de depósito do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Para impulsionar o uso dessa forma de contratação, as empresas que tivessem nos seus quadros funcionários temporários passariam a ter acesso preferencial a créditos do BNDES. No mesmo ano, o governo autorizou o uso do “banco de horas”, como forma de flexibilizar a alocação do trabalho ao longo do período de produção. Ou seja, a jornada de trabalho poderia variar segundo o interesse da empresa, mesmo que ultrapasse as 44 horas semanais permitidas em lei. A única restrição é que essas horas extras deveriam ser compensadas, num primeiro momento, em até 4 meses e, depois, em até um ano.

Outra medida adotada no mesmo sentido foi a MP 1.729/98 que criou a “jornada parcial” que permitia a redução salarial em proporção à diminuição da jornada, ou seja, as empresas foram autorizadas a pagar um salário mais baixo, a partir da queda da carga horária.

No âmbito de representação sindical, também foi adotada um conjunto de medidas visando fragilizar a atuação das organizações sindicais. A principal delas, naquele momento, foi a introdução da “Comissão de Conciliação Prévia” (CCP) por meio da Lei n. 9.958/00). Essa medida tinha o objetivo de “dar materialidade à reforma trabalhista nos aspectos relacionados à remuneração, tempo e alocação do trabalho, operando uma mudança processual, procedimental e sindical para facilitar a aplicação das reformas” (KREIN, 2002). A CCP visava acelerar a solução de conflitos que, num contexto de forte ataque aos direitos trabalhistas, tornou-se um mecanismo de difundir o uso das medidas de flexibilização do mercado de trabalho. Ainda no

medidas representaram a adoção de mecanismos de controle dos salários tanto no âmbito do Judiciário como nas negociações diretas entre as entidades de trabalhadores e empregadores, além do fim da política salarial, que implicou ou fim dos reajustes a partir de uma ação reguladora do Estado” (KREIN; COSTA, 2001, p. 148).

campo trabalhista, outros projetos de lei foram estruturados a fim de reduzir a contribuição sindical¹² entre outras formas de dificultar a gestão dos sindicatos.

Todas essas medidas focaram os trabalhadores do setor privado, mas isso não significa que a mão-de-obra do setor público também não tenha sofrido um processo similar de precarização. Krein e Oliveira (2002) explicam como esse processo ocorreu:

Na relação com os seus servidores, o governo federal – em nome do ajuste do Estado – adotou uma política de retirada de direitos e controle e restrição da prática sindical: a) ao limitar o número de dirigentes sindicais nas suas associações de classe (Decreto 2.066/96); b) ao estabelecer um forte controle (Controle das Empresas Estatais –CEE) sobre as negociações das empresas estatais para viabilizar a retirada de direitos das convenções coletivas 2 (por exemplo, os decretos 908/1993, 2.028/96 e 2.032/97 instituem formas de controle das negociações coletivas das estatais); c) ao promover uma reforma administrativa com a clara intenção de flexibilizar as formas de contratação e quebrar a estabilidade dos servidores públicos; d) ao adotar uma postura de não negociação com as entidades dos servidores públicos e arrochar os seus vencimentos; e) ao não reconhecer o direito de greve para os servidores públicos, partindo de uma interpretação do TST sobre a necessidade de regulamentação em lei deste preceito constitucional para sua efetividade; f) ao estabelecer punições para os servidores que participarem de greves e paralisações (KREIN; OLIVEIRA, 2001, p. 150).

Em resumo, as medidas de flexibilização do mercado de trabalho adotadas no final do governo Itamar e, principalmente, no governo FHC foram direcionadas no sentido de reduzir os custos do trabalho para as empresas, criar formas alternativas e mais flexíveis de remuneração e contratação dos trabalhadores, além de fragilizar a atuação sindical. Tais instrumentos, num período de aumento do desemprego e forte abertura da economia, transformaram radicalmente a estrutura do mercado de trabalho brasileiro, aumentando o processo de informalidade, rotatividade, de remunerações flexíveis e, ao mesmo tempo, dificultando a mobilização dos trabalhadores.

2.2.3 As privatizações dos anos 1990 e os impactos para os trabalhadores: um enfoque no segmento de transporte sobre trilhos

Nesse conjunto de medidas que afetaram dramaticamente os trabalhadores durante os anos 1990, sem dúvidas, as privatizações são um dos alicerces principais. A venda de empresas públicas, além de retirar do Estado o controle estratégico de várias, foi feita para acelerar a capacidade de competitividade num ambiente mais concorrencial com os setores estrangeiros.

¹² O Projeto de Lei (PL 3.003/97) previa a redução do número de contribuições sindicais, com o fim da taxa assistencial e do imposto sindical propriamente dito, mantendo-se a mensalidade dos associados e criando-se a chamada contribuição negocial. O seu valor seria instituído pela assembleia da respectiva categoria (com quórum mínimo de 10 por cento), incluindo a possibilidade de participação de não sindicalizados. Os trabalhadores teriam a opção de aceitar ou não o seu recolhimento (KREIN; OLIVEIRA, 2001, p. 153).

A adequação a esse novo padrão de competitividade teve como um dos principais afetados os trabalhadores, uma vez que essas empresas utilizaram a redução dos custos de trabalho como um ferramental central para conduzir esse processo.

A demissão em massa, a recontração de trabalhadores e o uso das novas formas de remuneração e contratação foram alguns dos artifícios utilizados pelas novas corporações para aumentar sua “competitividade”. Mesmo aquelas empresas que não foram privatizadas ou foram estadualizadas – como as companhias de metrô –, houve um processo de sucateamento e ataque aos direitos trabalhistas que também teve como resultado o aumento de demissões e retiradas de direitos. Esse foi o caso do setor metroviário – foco de estudo desse trabalho.

As privatizações se iniciaram já no governo Collor, quando foi instituído o Programa Nacional de Desestatização (PND) que tinham vários objetivos que estavam centrados num tripé de modernização de determinados setores da economia, elevar a arrecadação fiscal para reduzir a dívida pública e enxugar a atuação do Estado para torna-lo mais eficiente.¹³

As privatizações avançaram decisivamente com a implementação do Plano Real como forma de solucionar problemas do novo programa econômico e, ao mesmo tempo, alavancar a competitividade da economia brasileira.

Instituído em meados de 1994, meses antes do início da campanha eleitoral que tinha até aquele momento Lula como favorito, esse novo plano econômico garantiu de imediato a estabilização da moeda através da âncora cambial, principalmente. Dessa forma, combatia-se a maior vilã do povo brasileiro durante décadas, a superinflação. Com a valorização cambial e as tarifas indexadas, tanto os bens comercializáveis, como os não-comercializáveis tiveram um “choque” nos preços derrubando a inflação no país.

Em contrapartida, a valorização sustentada da moeda potencializou uma série de problemas estruturais para uma economia industrial periférica e não consolidada. Dentre elas: (1) dificuldades na balança comercial de exportações de produtos primários, tendo em vista a

¹³ Em 12 de abril de 1990 (governo Collor) foi criado, por meio da Lei n. 8 031, o Programa Nacional de Desestatização (PND), com os seguintes objetivos: reordenar a posição estratégica do Estado na economia pela transferência à iniciativa privada das atividades indevidamente exploradas pelo setor público; contribuir para a redução da dívida pública e concorrer para o saneamento das finanças do setor público; permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada; contribuir para a modernização do parque industrial do país, com a ampliação de sua competitividade e o reforço da capacidade empresarial nos diversos setores da economia; permitir que a administração pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais; e contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, pelo acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o programa (DRUMOND; DRUMOND, 2011, p. 7).

grande importância das mercadorias de baixo valor agregado que se tornavam mais caras no mercado internacional com a nova política econômica; (2) ampliação das dificuldades do setor industrial em concorrer com produtos estrangeiros, principalmente as manufaturas de menor valor, ocasionando uma retração ainda maior na participação do setor secundário na economia nacional; (3) os déficits de balanço de pagamentos e os aumentos dos juros demandam um crescimento pelas dívidas externa e interna, o que levou o país a comprometer o crescimento econômico e caminhar para a insolvência.

Sobre esse processo de implantação do Plano Real, Jessé de Souza apresenta o seguinte comentário: “[...] FHC reestabelece o império da República Velha: uso do Estado como banco privado em benefício da elite de proprietários em um contexto em que o Plano Real permitiu, por um curto período pelo menos, um inédito apoio popular [...]” (SOUZA, 2018, p. 105).

As privatizações tinham como objetivo resolver alguns desses processos. Por um lado, a venda de ativos públicos para empresas estrangeiras impulsionaria o aumento de investimentos diretos estrangeiros ajudando a reduzir o déficit em transações correntes. Por outro, a transferência patrimonial para o setor privado permitira, na visão do governo, que as empresas tivessem um choque de competitividade – com redução de custos, investimento tecnológico etc. – e, ao mesmo tempo, maior aporte de capital para resistir à concorrência imposta pela abertura econômica. As privatizações, portanto, seriam um elo fundamental para o sucesso do Plano Real e geração de um novo nível de competitividade interno da economia brasileira. Um estudo do Ipea explicou seus principais objetivos:

(...) intensificar o processo de competição no atendimento dos serviços e elevar a eficiência no setor e a competitividade da indústria nacional pela redução do custo Brasil; aumentar o estoque de receita que ajuda na redução da dívida pública, além de desonerar os cofres públicos de prejuízos acumulados por empresas deficitárias; liberar um maior aporte de recursos para o governo federal concentrar esforços nas políticas sociais (educação, saúde, habitação, segurança pública, etc.); e impulsionar o mercado acionário doméstico atraindo investidores externos e capitalizando as empresas”. Além disso, a privatização visa atrair investimentos externos de forma direta (novos investimentos para os setores-alvo) e indireta (por meio da sinalização de que o país é receptivo ao capital externo), elevar a taxa de investimento da economia, ampliar o atendimento e a qualidade dos serviços/produtos e contribuir para a estabilidade macroeconômica por meio da consolidação do plano de estabilização (PÊGO FILHO; CÂNDIDO Jr.; PEREIRA, 1999, p. 34-35).

Por isso, durante os governos FHC, houve um avanço gigantesco na venda de patrimônio público, como pode ser visto nos seguintes números sobre a arrecadação real da venda dos ativos nacionais. O setor de transporte foi um dos destaques desse processo de privatização.

Ao início de 1995, além da continuidade do programa, foram encaminhadas ao Congresso Nacional propostas de concessão de serviços na área de transportes (rodovias, ferrovias e portos) e de criação das agências reguladoras dos setores de petróleo e gás, de energia elétrica e de telecomunicações. Os resultados alcançados no triênio 1995/1998 indicam um valor total de privatizações e concessões de US\$ 72,7 bilhões, o que representou 85,3% de todo o valor privatizado no período 1991-1998, que foi de US\$ 85,2 bilhões.

Tabela 2.1 – Montante de recursos arrecadados e de dívidas transferidas com as privatizações do período de 1991 a 1998 em US\$ milhões

Programa	Receita de vendas	Dívidas Transferidas	Resultado Geral
1. Federal	46.168	11.326	57.494
1.1. PND	19.611	9.201	28.812
1.2. Telecomunicações	26.557	2.125	28.682
2. Estaduais	22.520	5.223	27.743
Total	68.688	16.549	85.237

Fonte: Marques (1996). Elaboração do autor

No caso do setor ferroviário, o processo de desestatização se iniciou em 1992, quando foi instaurado o PND. Naquele período, foram quatro principais diretrizes para colocar em curso a privatização da malha ferroviária:

- (i) reorganização da RFFSA por linhas de negócio de forma a segmentar a gestão e a operação para facilitar a concessão dos serviços. Tal reorganização criou um segmento de negócio de transporte de carga e outro de transporte de passageiros interestaduais;
- (ii) subdivisão da RFFSA em um número limitado de malhas regionais que deu origem a seis malhas regionais, conforme a Tabela X abaixo;

Tabela 2.2 – Subdivisões da malha ferroviária da RFFSA

Malha	SR (Superintendência Regional)	Extensão (km)
Nordeste	SR-1, SR 11, SR-12	4.654
Centro-Leste	SR-2, SR-7; SR-8	7.207
Sudeste	SR-3, SR-4	1.633
Oeste	SR-10	1.621
Sul	SR-5, SR-6	6.785
E.F. Teresa Cristina	SR-9	169

Fonte: Marques (1996). Elaboração do autor

- (iii) transferência pela RFFSA da posse de bens via arrendamento das malhas regionais que também seriam integrados nos ativos privatizáveis;

- (iv) “Licitação da concessão, sob a modalidade de leilão, com pré-identificação dos interessados, abrindo-se o valor mínimo da concessão cumulada com o arrendamento dos bens operacionais e a venda dos bens de pequeno valor vinculados a cada uma das malhas” (MARQUES, 1996, p. 58).

Para o transporte de passageiros urbanos, o processo de concessão ocorreu, de forma diferente, uma vez que, desde os anos 1980, a criação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) passou a gerenciar a malha metroviária das grandes cidades, incluindo Recife.¹⁴

Já sob uma nova gestão, a CBTU diferentemente da RFFSA passou por uma fase de estadualização e, após essa fase, ficaria a critério dos respectivos estados a decisão de privatizar as empresas estaduais. Assim como ocorreu no processo de privatização da RFFSA, a estadualização da CBTU obedeceu a algumas premissas, como mostra Lins (2004):

Para possibilitar a transferência, a CBTU estabeleceu um Plano de Ação baseado em três linhas principais: (i) reorganização empresarial, destinada a preparar a companhia para o processo de transferência aos estados; (ii) negociação política, visando a montagem de toda a estrutura jurídica e institucional necessária à transferência nos níveis federal, estadual e municipal; e abertura de novas fontes de financiamento, com a finalidade de melhorar o desempenho operacional e econômico dos serviços, de forma que a transferência fosse realizada com um mínimo de impacto nas estruturas administrativas dos futuros gestores (LINS, 2004, p. 84).

A descentralização ocorreu, de fato, a partir de 1993, quando a CBTU passou a ser fragmentada criando novas empresas por localidade, a partir da transferência de ações dessa nova empresa para estados e municípios. Todavia, a concretização desse processo dependeria da aceitação dos estados. A grande resistência residia no fato dos sistemas serem estruturalmente deficitários e, por isso, com transferência, os estados assumiriam o ônus da operação de todo o sistema metroviário. Por isso, o governo federal decidiu incluir no processo de descentralização um projeto de reabilitação física e financeira dos sistemas com o apoio do Banco Mundial. A participação do Banco Mundial como financiador considerou a inversão de recursos a ‘fundo perdido’ pela União, como forma de viabilizar a recuperação e/ou complementação dos sistemas (LINS, 2004).

¹⁴ “Em 1984, os serviços de transporte ferroviário urbano começaram a ser separados da RFFSA, e reunidos na empresa recém-criada, subsidiária, de economia mista, a CBTU. (...) A partir de então, a CBTU, com atribuições de desempenhar as funções de planejamento, implantação e operação dos serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície nas Regiões Metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos, passou a gerir os sistemas de transporte urbano ferroviário em 9 capitais do país, Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo” (LINS, 2004, p. 79).

Apesar disso, nem todos os estados concluíram seu processo de estadualização até o final dos anos 1990, incluindo a operação do metrô do Recife. Somente São Paulo, com a criação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) em 1994, e no Rio de Janeiro, a Flumitrens em 1995, havia concluído o processo de estadualização. Esse resultado mostra uma das dificuldades do processo de modificação da gestão da CBTU.

Os resultados da privatização não só não solucionaram na plenitude a reorganização da estrutura como não trouxe impactos significativos em termos de investimentos, mostrando que a adoção de um “remédio único” para lidar com todos os problemas da infraestrutura foi completamente inadequada, principalmente em relação aos investimentos. “(...) o setor privado mostrou-se incapaz, diante da regulação vigente, de passar a financiar os volumes de recursos necessários para a expansão da infraestrutura e eliminar gargalos que impedem o crescimento econômico” (MONTES; REIS, 2011, p. 187). No próprio caso do sistema metroviário, os investimentos no período foram muito aquém do necessário para atender à crescente demanda, inclusive nos sistemas que foram posteriormente privatizados.

Dessa forma, nesse processo de transferência patrimonial houve um forte ajuste em termos de custo, que envolveu demissões e reduções salariais, que não se reverteu na prometida ampliação dos investimentos para melhoria do sistema que, no longo prazo, gerariam novos empregos.

Por isso, reforçando o contexto já apresentado anteriormente, as privatizações também contribuíram fortemente com o cenário de deterioração do mercado de trabalho, como mostra Almeida (2009):

Com a abertura comercial e financeira, as privatizações e a desregulação, nos dez anos componentes da década em que aumentou a ofensiva neoliberal, aumentou o exército industrial de reserva, em função da quantidade de postos de trabalho que desapareceram. Assim, muitas indústrias privadas foram à falência, assim como as empresas estatais privatizadas demitiram trabalhadores a título de “saneamento,” processo este que teve um impacto bem menor sobre o desemprego nos anos 80 do que aquele ocorrido nos anos 90, por conta da ofensiva da ideologia neoliberal e das privatizações e fusões de empresas tanto do estado como privadas (ALMEIDA, 2009, p. 257).

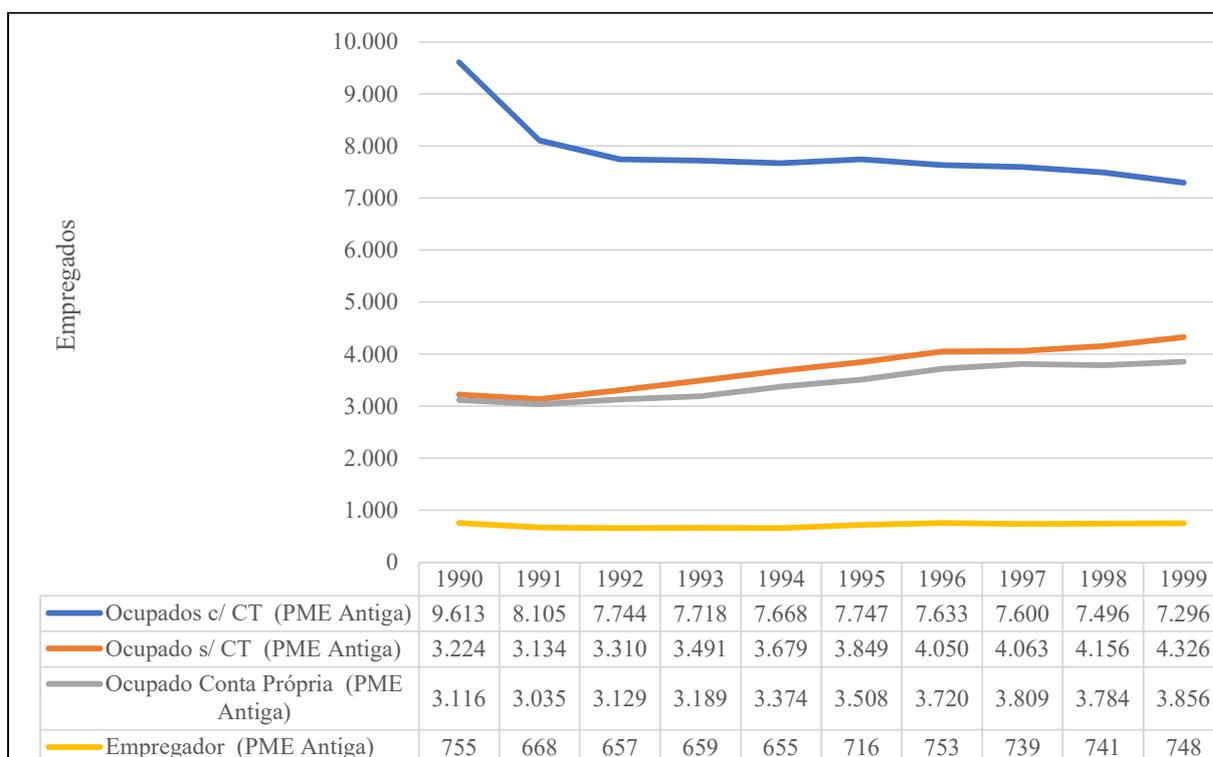
Como observa Almeida (2009), o conjunto de mudanças estruturais nos anos 1990 gerou impactos deletérios para o mercado de trabalho que podem ser vistos nos indicadores de desemprego e salário principalmente, como mostra a próxima subseção.

2.2.4 Uma breve descrição dos principais indicadores do mercado de trabalho nos anos 1990

Os dados de desemprego e evolução do salário mostram a deterioração do mercado de trabalho nos anos 1990. Houve um persistente aumento da taxa de desemprego, enquanto os salários reais, após um choque positivo por conta da queda da inflação, passaram a ser comprimidos. O salário mínimo, em termos reais, também sofreu perdas ao longo da década. Esse cenário foi ainda mais perverso no caso das empresas estatais.

Como mostram os dados do Gráfico 2.1, de 1990 a 1999, ocorreu uma gigantesca redução dos empregos formais. Foram eliminados cerca de 2,3 milhões de postos de trabalho com carteira assinada. Essa destruição de empregos foi parcialmente recomposta pelo crescimento de 1,9 milhão de postos de trabalho sem carteira assinada e de ocupados por conta própria. Ainda assim, ao final da década, houve uma redução de 400 mil ocupados no mercado de trabalho brasileiro.

Gráfico 2.1 – Estrutura de ocupação do mercado de trabalho brasileiro (1990-1999)



Fonte: PME Antiga e Caged. Elaboração do autor

Boa parte da redução do número de ocupados com carteira se deveu pela queda dos empregados no setor público. Durante a década de 1990, segundo estimativas de Pochmann

(2001), foram destruídos 545 mil empregos das empresas estatais que foram privatizadas durante os governos Collor, Itamar e FHC. Isso representou cerca de 24% da redução dos ocupados com carteira assinada de 1990 a 1999.

A redução do número de ocupados, num contexto de expansão da população economicamente ativa, fez com que a taxa de desemprego se ampliasse consideravelmente, saindo de 4,65% em 1990, para 5,81% em 1996 e 8,26% em 1999.

Além da diminuição dos empregos formais, encolhimento dos empregados de estatais, os salários reais dos trabalhadores se estagnaram, após os choques positivos do Plano Real. Após crescer cerca de 20% entre 1994 e 1996, os rendimentos reais ficaram praticamente estagnados e caíram em 1999, retornando quase aos níveis de 1995. O salário mínimo real teve uma queda de 18% logo após o estabelecimento do Plano Real, saindo de R\$ 585,59 em 1993 para R\$ 480,01 em 1994. A partir de 1996, ele voltou a crescer, mas ao final da década, em 1999, ainda estava num patamar inferior (R\$ 538,69) ao de 1991 (R\$ 591,49).

Tabela 2.3 – Valor real do salário mínimo ao longo da década de 1990

	Salário mínimo real (Brasil) - R\$	Rendimento Médio Real (RMs) - jul/1994 = 100	Variação do salário mínimo real – R\$
1990	518,10	N/D	–
1991	591,49	N/D	73,39
1992	530,99	N/D	- 60,50
1993	585,59	100,38	54,60
1994	480,01	106,67	- 105,58
1995	479,76	118,03	- 0,25
1996	500,42	126,72	20,66
1997	513,13	129,28	12,71
1998	533,77	128,69	20,64
1999	538,69	121,62	4,92

Fonte: Ipeadata. Elaboração do autor

2.3 Os trabalhadores “reagem” nos anos 2000

A primeira seção deste capítulo discorre sobre a implementação de uma nova agenda econômica imposta na transição da ditadura militar para o regime civil, ocasionando mudanças determinantes no campo social e no mundo do trabalho.

No início da primeira década do século XXI, esse modelo de sacrifício e arrocho para as classes menos abastadas estava saturado, pelo menos do ponto de vista eleitoral. A eleição de Lula no final de 2002 confirmava essa tendência, tendo em vista que desde 1989, ano da

primeira eleição pós redemocratização, o PT o lançou como candidato a presidente, repetindo a candidatura em 1994 e 1998 quando foi derrotado em ambas as ocasiões¹⁵.

O PT se colocava como antagonista aos que defendiam e praticavam a política econômica neoliberal que, dentre outros aspectos, provocou a redução de gastos sociais e uma precarização do trabalho. Diante deste cenário, a chegada do partido ao governo da república significava, ao menos em tese, um conflito natural entre a ordem social estabelecida e o interesse da maioria da população. A vitória de um operário filiado a um partido que se colocava como representante dos interesses da classe obreira pôde ser considerada em si mesma uma vitória dos trabalhadores de conjunto, mesmo que momentânea. Principalmente quando se considera o processo histórico da política nacional, sempre dominada por representantes de setores oligárquicos e/ou da elite econômica e financeira.

A vitória não significava que as mudanças pretendidas pelo novo governo seriam facilmente implementadas, uma vez que os setores dominantes continuariam disputando espaços relevantes na definição das políticas públicas e do uso do orçamento público.

Apesar de estabelecer o que ficou conhecido como “presidencialismo de coalizão”, no qual o presidente Lula firmou alianças pontuais com determinados setores dessa elite para dar sustentação ao seu governo principalmente durante o segundo mandato¹⁶, a atuação petista foi pautada por um redirecionamento da política social e do mercado de trabalho. Como dizia o próprio presidente Lula, o objetivo desse redirecionamento foi “incluir o pobre no orçamento”.

Por isso, a partir do governo Lula, ocorreram mudanças de gestão da política econômica e social que, ao contrário dos anos 1990, beneficiaram profundamente os trabalhadores. Essa seção faz um breve resumo de tais políticas.

¹⁵ Na eleição presidencial de 1989 Luiz Inácio Lula da Silva (PT) foi derrotado por Fernando Collor de Mello (PRN) em segundo turno. Nas eleições de 1994 e 1998 Lula ficou em segundo lugar derrotado por Fernando Henrique Cardoso (PSDB) em primeiro turno em ambas as ocasiões. Já em 2002 Lula venceu José Serra (PSDB), candidato apoiado por Fernando Henrique, em segundo turno.

¹⁶ Com relação à forma ou estilo decisório na área fiscal, é possível afirmar que também houve mudanças no segundo governo Lula, e essas se processaram no padrão típico de nosso presidencialismo de coalizão (Abranches, 1988). Exigindo negociação constante entre os atores políticos com poder de veto, essa modalidade de sistema político acaba levando à segmentação da burocracia: de um lado, núcleos decisórios insulados que garantem a realização do programa de governo, especialmente as políticas econômicas; de outro, arenas abertas à pressão e à negociação de diferentes atores políticos. No caso do segundo governo Lula, essa segmentação manifestou-se na impermeabilidade da política monetária do Banco Central às pressões do sistema político mais amplo e, de outro lado, na abertura para negociações na política fiscal (LOUREIRO; SANTOS; GOMIDE, 2011, p. 65-66).

Para isso, a primeira subseção apresenta quatro os níveis de articulação tomados pelo governo federal no sentido de garantir meios e recursos para o custeio dos gastos sociais, para a recuperação do nível de emprego, aumento da proteção social e combate a extrema pobreza. A segunda subseção analisa as disputas ocorridas no início do governo Lula em relação às pautas trabalhista, sindical e previdenciária, evidenciando os interesses antagônicos que estavam em jogo e a atuação de um governo de caráter progressista num dado cenário político. Em seguida, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é apresentado enquanto principal mecanismo utilizado pelo governo no sentido de fomentar crescimento econômico, emprego e salário, focalizando em especial suas repercussões na CBTU e, por consequência, na categoria metroviária em Pernambuco. Por fim, é realizada uma análise dos indicadores do mercado de trabalho ao longo da década de 2000, de modo que se possa compreender numericamente o resultado das ações tomadas e dos limites na correlação de forças existente.

2.3.1 O crescimento dos gastos sociais, a inclusão do pobre no orçamento e as repercussões para o mercado de trabalho

A partir do início da década de 2000, com a chegada dos governos progressistas de Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff ao governo central, a peça orçamentária voltou a ser encarada como um instrumento de fomento ao desenvolvimento econômico e social, porém, sem abrir mão da austeridade fiscal. Dessa forma, foi construído um arranjo no qual os dois interesses, mesmo que antagônicos, tentavam ser contemplados.

O gasto social foi utilizado durante esse período como um elemento indutor do crescimento econômico. Nesse sentido, Calixtre e Fagnani (2017) lembram que o governo Lula realizou uma articulação entre os objetivos econômicos e sociais, a partir de quatro núcleos que tiveram efeitos fundamentais para uma maior proteção social e melhoria das condições do mercado de trabalho:

A melhor articulação entre objetivos econômicos e sociais é percebida pelos reflexos positivos do crescimento econômico em quatro núcleos da estratégia de proteção social. O primeiro foi a ampliação do gasto social, em decorrência do aumento da arrecadação e seus reflexos na melhoria das contas públicas. O segundo foi a recuperação do mercado de trabalho que experimentou forte geração de empregos formais, redução da taxa de desocupação, elevação da renda do trabalho (também por força da política de valorização do salário mínimo). O terceiro foi a potencialização dos efeitos redistributivos da Seguridade Social instituída pela Constituição de 1988, a afirmação da democracia e as novas gerações de políticas sociais. O quarto núcleo foi o combate à pobreza extrema. Todos esses vetores contribuíram para a melhoria das condições de vida dos brasileiros em relação ao passado. Entretanto, as fragilidades dessa estratégia estavam expostas pela baixa intensidade da mudança no conflito na distribuição das

rendas; e a quase inexistente redistribuição da propriedade privada (CALIXTRE; FAGNANI, 2017, p. 9).

O primeiro núcleo foi implementado a partir da melhora das condições fiscais. O incremento no Produto Interno Bruto (PIB) garantiu durante essa fase o atendimento ao superávit primário e as metas fiscais, gerando uma espécie de ciclo virtuoso que sobreviveu, inclusive, à grave crise internacional de 2008. Ou seja, com os mecanismos de controle de determinadas despesas e expansão da arrecadação, o governo conseguiu criar um espaço para aumento dos gastos sociais.

Com efeito, os gastos sociais crescem de 11% do PIB em 1995 para 18% do PIB em 2010. “Os gastos sociais também foram impulsionados na expansão da oferta de serviços sociais. [...] Entre 2003 e 2014, o Gasto Social Federal per capita em saúde e educação passaram de US\$ 399 para US\$ 610 e de US\$ 456 para US\$ 674, respectivamente” (CALIXTRE; FAGNANI, 2017, p. 10). Além disso, os autores destacam os gastos em habitação, a partir do programa “Minha Casa, Minha Vida” que resultaram no crescimento da construção de moradias e expansão do emprego na construção civil. Dessa forma, a expansão do emprego no setor público, bem como em atividades formais de infraestrutura responderam, em certa medida, à expansão dos gastos sociais.

O segundo núcleo da articulação econômica e social do governo Lula foi a recuperação do mercado de trabalho mediante a política de valorização do salário mínimo e geração de novos postos de trabalho. Na visão do governo, o aumento da massa salarial significaria mais dinheiro injetado na base da população, elevando o consumo de bens e serviços e a demanda da economia. Por isso, foram adotadas várias políticas públicas, como expansão do crédito, aumento dos investimentos, que auxiliaram na maior formalização dos postos de trabalho e melhoria da renda. Esse cenário, com a valorização do salário mínimo e a própria melhoria da economia, resultou em efeitos extremamente positivos para o mercado de trabalho.

O terceiro núcleo foi a potencialização dos efeitos redistributivos da Seguridade Social¹⁷. A política de transferência de renda para a população, por meio de programa de assistên-

¹⁷ A Constituição de 1988 trouxe junto consigo uma série instrumentos que visavam o atendimento de demandas sociais, principalmente em relação aos mais vulneráveis. Neste sentido, o orçamento público deveria contemplar de forma obrigatória recursos para a seguridade e previdência. Outras demandas sociais como a educação pública e gratuita e a universalização do acesso à saúde pública através do Sistema Único de Saúde (SUS) são direitos que atrelaram uma parte significativa do orçamento ao custeio dessas demandas e, em contrapartida, provocaram uma reação no sentido de canalizar partes cada vez maiores desses recursos para setores financeiros, monetaristas e

cia e previdência, e os programas universais de proteção social, como o SUS, foram fundamentais para o aumento do gasto social. Isso porque, em primeiro lugar, as políticas de renda foram potencializadas pela valorização do salário mínimo – que é o parâmetro de algumas delas, como a Previdência Social.¹⁸ E, em segundo lugar, o crescimento econômico possibilitou a expansão de arrecadação fiscal e o gasto nas políticas universais de saúde, favorecendo o acesso de uma parcela maior da população.

Por fim, o quarto núcleo de articulação entre a política econômica e social foi o combate da extrema pobreza. Embora possa se considerar como uma espécie de subeixo no primeiro núcleo, houve uma atenção especial do governo com o gasto social focalizado na extrema pobreza. Programas como Bolsa-Família e Brasil sem Miséria tiveram um impacto fundamental não apenas na redução da pobreza, como criaram condições mais favoráveis para o mercado de trabalho.

Do ponto de vista de gestão de política pública, entende-se como real e efetiva contribuição a constatação de que o PBF está positivamente associado ao mercado de trabalho formal dos municípios brasileiros, tanto no que se refere ao aumento do pessoal ocupado assalariado como mediante o aumento dos salários e outros rendimentos. Tais resultados reforçam estudos anteriores que sugerem que as transferências de renda provenientes do PBF podem causar um aumento de salários em um novo equilíbrio de mercado do município. Acrescenta-se à contribuição anterior a constatação que os resultados obtidos indicam que o benefício do PBF não causa efeitos adversos em relação às decisões relacionadas à oferta de trabalho (CORREA Jr.; TREVISAN; MELLO, 2019, p. 856).

É fundamental destacar que a implementação de todas essas políticas apenas foi possível por conta uma forte recuperação da economia durante os anos 2000. Aproveitando-se de uma espécie de ciclo virtuoso das commodities, base da arrecadação nacional e garantidora do superávit tão almejado pela economia, os altos preços desses produtos no mercado internacional favoreceram a balança comercial. Além disso, o governo articulou uma política industrial com forte articulação dos investimentos, a partir principalmente do uso do mecanismo de parcerias públicos-privadas e de maior expansão da estrutura produtiva das empresas estatais.

privatistas. A existência dos gastos obrigatórios compromete parte importante do orçamento, diminuindo a margem de manobra do executivo e do legislativo em atender os interesses políticos e econômicos dos seus grupos de apoio e dos financiadores de suas campanhas.

¹⁸ “(...) direta e indiretamente, a Seguridade Social transferiu renda para 140,6 milhões de indivíduos, cujos benefícios, próximos do piso do salário mínimo, transformam a Seguridade Social brasileira num dos maiores e mais bem-sucedidos programas de proteção social de países não desenvolvidos, no mundo” (CALIXTRE; FAGNANI, 2017, p. 20).

Nesse sentido, por exemplo, houve uma expansão dos investimentos de empresas estatais e de obras de infraestrutura que alavancaram o crescimento do emprego e da renda. Um dos casos mais importantes foi o papel da Petrobras nesse processo. recente, na primeira década do século XXI, entre 2000 e 2010, os investimentos realizados pela Petrobras aumentaram de US\$ 6,8 bi para US\$ 47 bi, nesse mesmo período a participação do segmento de óleo e gás no PIB aumentou de 3% para 12% (PETROBRAS, 2014). A expansão, que ocorreu, sobretudo, a partir das descobertas do pré-sal, fez com que a indústria de petróleo respondesse por 42% dos investimentos industriais e 12% de todos os investimentos realizados no país. A expansão ou o declínio do investimento da Petrobras influenciam fortemente as expectativas de crescimento econômico do país, bem como o valor dos ativos brasileiros em crédito e em renda variável. Um estudo recente revela que cada real gasto em investimentos públicos vem acompanhado de um ganho entre R\$ 1,4 e R\$ 1,7 no PIB (LEÃO; NOZAKI, 2019).

Essa expansão dos investimentos junto com seu grande efeito multiplicador gerou um impacto extremamente positivo do ponto de vista fiscal, permitindo um aumento da arrecadação, e uma melhora do mercado de trabalho, com a expansão das atividades geradoras de empregos mais qualificados e de alta renda. Nesse novo quadro, entre outros impactos, o governo teve mais condições de ampliar os gastos sociais.

As mudanças no gasto social, de forma mais abrangente ou focalizado, tiveram repercussões importantes para o mercado. Como se observará posteriormente, a criação de empregos formais, a expansão do emprego no setor público e o aumento da renda tem forte correlação com a execução desse conjunto de políticas sociais.

2.3.2 O palco de disputas da regulação do trabalho nos Governos Lula num cenário de retomada do crescimento econômico

Os governos Lula foram marcados por uma série de contradições internas. Para ser eleito sem que a elite econômica sabotasse o processo eleitoral a candidatura teve que pactuar uma série de compromissos com os setores liberais, no sentido de que os marcos que regulavam a estrutura de funcionamento do Estado fossem mantidos. Diante desse quadro, o novo governo tinha o desafio de cumprir sua plataforma eleitoral, considerando sua diversificada base aliada e sem deixar de lado o compromisso histórico do Partido dos Trabalhadores, preservando assim o capital político de apoio popular acumulado nos mais de vinte anos desde a fundação do partido.

Essa busca por equilibrar interesses diversos foi colocada em prática logo no início do primeiro mandato de Lula. Ainda em 2003 passaram a tramitar pautas de flexibilização, por assim dizer, que atingiam as leis trabalhistas, previdenciárias e as organizações sindicais. Entre as pautas estava a Emenda Constitucional nº 41/2003, que alterou o sistema de previdência, afetando em especial os(as) trabalhadores(as) do serviço público e privilegiando significativamente os fundos privados de pensão. Entre 2003 e 2008 foram aprovadas as seguintes medidas, conforme quadro produzido por Krein, Santos e Nunes (2012):

- (i) autorização para concessão de empréstimos consignados a trabalhadores(as) ativos e inativos pelas instituições financeiras;
- (ii) concessão de isenções fiscais aos empregadores na contratação de jovens sem experiência profissional;
- (iii) alterações na Lei de Falências, dificultando o acesso dos(as) trabalhadores(as) aos seus direitos legais em casos de fechamento das empresas;
- (iv) manutenção de uma condição “sub-formal” do trabalho doméstico, permanecendo a categoria sem acesso ao Fundo de Garantia e à multa em caso de rescisão contratual;
- (v) possibilidade de redução negociada do intervalo intrajornada;
- (vi) flexibilização do trabalho aos domingos, mediante convocação do empregador;
- (vii) autorização para contratação de trabalhadores(as) rurais por tempo determinado sem registro em carteira.

Dessa forma, pode-se “perceber que, mesmo durante um governo identificado com os trabalhadores e em um contexto de dinamização da economia (...), foram aprovadas muitas medidas que reforçam a lógica do processo de flexibilização (...) de emprego” (KREIN; SANTOS; NUNES, 2012, p. 12)

Por outro lado, por mais que tais medidas sejam dissonantes em relação ao discurso histórico do partido que governava o país, é necessário dizer que essas alterações não correspondiam nem de perto ao todo das mudanças que interessava aos grupos socialmente dominantes. Se por um lado o governo cedia em aspectos para os quais ele não tinha força suficiente de contraposição, por outro, ele garantia a retenção de determinadas medidas prejudiciais e o

avanço de outras que beneficiavam a classe trabalhadora, como nos seguintes casos também elencados por Krein, Santos e Nunes (2012):

- (i) retirada de Projeto de Lei que visava a prevalência do negociado sobre a legislação;
- (ii) valorização real do salário mínimo, atrelando seu índice de reajuste à variação do PIB;
- (iii) maior regulação para a modalidade de estágio, limitando sua jornada e concedendo direito a pagamento de férias;
- (iv) veto ao mecanismo que viabilizava a contratação disfarçada por meio de Pessoa Jurídica;
- (v) ampliação do período de seguro desemprego;
- (vi) proibição de aumento no tempo de experiência no emprego; e
- (vii) redução do valor de contribuição previdenciária para autônomos e microempresários.

Entre perdas e ganhos, avanços e retrocessos, é possível dizer que os trabalhadores e trabalhadoras viveram um período de melhoria nas condições de vida e de acesso à renda, tanto pela valorização real do salário mínimo, como pelo aumento da formalização no trabalho e da empregabilidade, resultante do aumento no nível de consumo e da política de investimentos públicos em infraestrutura.

Como mostram Manzano, Santos e Teixeira (2013), apesar das enormes contradições da regulação do trabalho durante os governos Lula, a mudança da dinâmica econômica e produtiva nos anos 2000 possibilitou que os avanços conquistados pela classe trabalhadora fossem potencializados num contexto de maior crescimento econômico e de bônus demográfico¹⁹. Ou

¹⁹ O bônus demográfico se explicou por alguns fatores, tais como, a queda da “taxa de crescimento da população brasileira aproximando-se de 1% a.a. ao final da década. Além disso, a estrutura etária do país encontra-se atualmente próxima daquela que os demógrafos consideram como ideal, i.e., com uma taxa de dependência alcançando provavelmente o seu mais baixo nível histórico. (...) percebe-se também uma redução dos fluxos de migração interna no país, fruto provável da desconcentração produtiva que avança, e da redução do fluxo rural-urbano, que caracterizou o período de crescimento acelerado de 1930-1980. Portanto, quando somados, esses diferentes vetores de nossa dinâmica demográfica contribuíram de forma sensível para a redução parcial dos efeitos deletérios que decorrem do histórico excedente estrutural de nossa oferta de mão-de-obra (MANZANO; SANTOS; TEIXEIRA, 2013, p. 5-6).

seja, o rearranjo regulatório, naquilo que favoreceu os trabalhadores, apresentou resultados positivos em função de uma mudança da dinâmica econômica, social e demográfica daquele período, como mostram os autores:

(...) o quadro de crescimento da economia, de bônus demográfico e de melhora do mercado de trabalho redefiniu os temas da agenda de debates no âmbito das relações trabalhista no Brasil. A melhora geral na dinâmica macroeconômica viabilizou não somente importantes aumentos quantitativos de emprego e de salários, mas também melhorias qualitativas na estrutura ocupacional. Em especial entre as piores ocupações nota-se importantes avanços relacionados à maior formalização, à elevação do salário mínimo, à queda do trabalho não remunerado e do infantil. Nesse mesmo processo, verificava-se uma redução da inflação e das taxas de juros - contrariando, portanto, o receituário ortodoxo que costuma contrapor o nível de emprego ao de salários ou que vincula aumento de salários à pressão inflacionária (MANZANO; SANTOS; TEIXEIRA, 2013, p. 6-7).

Além da queda de inflação e das taxas de juros, esse quadro de melhora da conjuntura econômica, que teve reflexos importantes para a força de trabalho, teve na retomada dos investimentos públicos um outro aspecto fundamental, como discute a próxima subseção.

2.3.3 O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como política de expansão do gasto público: análise do caso do metrô de Recife

Como observado anteriormente, um dos fatores que influenciou positivamente o mercado de trabalho foi a expansão do investimento público em infraestrutura. A política mais importante nessa frente foi, sem dúvida, o PAC.

A transição para o regime democrático coincidiu com a ascensão do neoliberalismo, o que determinou a política adotada pelos governos Collor, Itamar e FHC I e II. Com as privatizações, o percentual do PIB investido pelo setor público em infraestrutura foi reduzido de 4,85% para 2,96%, de acordo com (MONTES e REIS, 2011). Por esta lógica não caberia ao Estado exercer papel de indutor da economia, pois esta tarefa caberia apenas ao dito mercado. Como consequência deste processo, a adequação do país à lógica determinada pelos países centrais do capitalismo gerou uma queda abrupta nos níveis de industrialização e o repasse de grande parte da infraestrutura energética, de comunicação e transportes para a alçada da iniciativa privada.

Trabalhos como de Montes e Reis mostram que a retirada do Estado de setores estratégicos da economia nacional não acarretou numa expansão do investimento privado a longo prazo, ao contrário, após as privatizações os investimentos foram se tornando decrescentes, reafirmando a importância da participação do Estado como indutor da economia.

A privatização foi total no caso das estradas de ferro (1996 e 1997), porém a malha ferroviária composta por 29 mil km de extensão é muito pequena para um país continental como o Brasil. Além disso, as ferrovias brasileiras têm problemas estruturais, apesar de alguns investimentos, após a privatização, em material rodante e em conservação realizados pelas empresas concessionárias de cerca de R\$ 2,7 bilhões entre 1996 e 2014. O crescimento quantitativo em bens transportados esteve lento e a carga concentrou-se em poucos produtos: minerais para exportação, matérias-primas para o aço, grãos e fertilizantes (MONTES; REIS, 2011, p. 183).

O Programa de Aceleração do Crescimento foi um instrumento político implementado pelo governo do Partido dos Trabalhadores em 2007, durante o segundo governo Lula, para reverter esse quadro. O programa tinha uma previsão orçamentária, na sua primeira etapa (PAC I) (2007-2010), de R\$ 503 bilhões, posteriormente aumentada para R\$ 657,4 bilhões (RODRIGUES e SALVADOR, 2011). Já na segunda etapa (PAC II) (2011-2014), o orçamento saltou para R\$ 955 bilhões. No entanto, esses montantes anunciados nunca se tratavam de empreendimentos completamente novos.

O principal objetivo almejado pelo governo federal era acelerar o ritmo de crescimento da economia, aumentar emprego e renda, diminuindo desigualdades sociais e regionais, tudo isso mantendo intacto os fundamentos macroeconômicos: baixa taxa de inflação, consistência fiscal e solidez nas contas externas (PRIMEIRO BALANÇO DO PAC, 2007).

A base de captação de receitas para a viabilização do programa consistia primordialmente em um rearranjo fiscal a partir de alterações na base de impostos. A configuração historicamente desigual na tributação da renda e do patrimônio podia ter sido um meio alternativo de captação de recursos para a execução dos projetos, mas a opção foi por meio da expansão da tributação.²⁰

Mesmo com todos os problemas que possam ser atribuídos ao PAC, tanto na sua forma quanto na sua execução, ele teve um papel essencial na expansão dos investimentos públicos que tiveram impactos fundamentais para o crescimento da economia durante os governos Lula e Dilma e, conseqüentemente, para o mercado de trabalho, como mostra Jardim (2015):

²⁰ O PAC previu como necessário para o aperfeiçoamento do sistema tributário a elaboração e aprovação de uma “reforma”, sendo a proposta encaminhada ao Congresso Nacional em 2008 (a PEC 233/08). Fagnani (2008) aponta duas questões sobre essa proposta: em primeiro lugar, há uma ausência de objetivos voltados para a justiça fiscal, na medida em que a PEC não sinaliza a construção de um sistema tributário progressivo, pautado pela tributação da renda e do patrimônio; em segundo lugar, há uma ameaça latente de desmonte das bases de financiamento das políticas sociais conquistadas pela Constituição de 1988. Salvador (2010a) afirma que a PEC da reforma tributária limita seus objetivos à simplificação e eliminação de tributos e ao fim da “guerra fiscal” entre os estados, não mencionando em nenhum momento alterações na base regressiva dos tributos (RODRIGUES; SALVADOR, 2011, p. 141).

Com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) o governo Lula recolocou na agenda do país a temática do crescimento, reinventando a discussão sobre desenvolvimento e sobre o financiamento do desenvolvimento. O PAC 1 foi uma tentativa do Estado brasileiro, em diálogo com a esfera privada, de equacionar a questão fundamental que se coloca para a economia brasileira, a saber, como acelerar e sustentar o crescimento e, simultaneamente, reduzir a pobreza e a desigualdade social, preservando a estabilidade de preços e avançando progressivamente no desendividamento do Estado e na geração de novos postos de trabalho. O PAC 2, do governo Dilma Rousseff, deu continuidade a essa forma de compreensão do financiamento do desenvolvimento, da geração de emprego e renda e da “ação comunicativa” entre Estado, mercado e trabalho, resultando na construção social do mercado de trabalho. Ao analisar as interações entre Estado, mercado e trabalho, foi possível perceber a presença do Estado na construção não somente de políticas públicas, mas também, e sobretudo, na construção social do mercado de trabalho. Mais concretamente, os dados mostram que o Estado “convenceu” a iniciativa privada a investir em seus projetos, passando a dialogar constantemente com empreiteiras, empresas privadas, agentes do mercado financeiro, como os fundos de pensão (JARDIM, 2015, p. 183).

O PAC tinha um papel fundamental na sustentabilidade do crescimento econômico porque era o principal instrumento articulado pelo governo federal para superar os gargalos de infraestrutura necessários para atrair investimentos públicos e privados em diferentes esferas. Além disso, esses gargalos de infraestrutura dificultavam a própria continuidade do crescimento econômico, já que o aumento da renda gerava uma demanda cada vez maior por serviços públicos, como acesso à energia, a meios de transporte entre outros. Por isso, no escopo do PAC, estavam obras de expansão de hidrelétricas, expansão de rodovias e a malha metroviária.

Por isso, nesse período, foram concebidas grandes obras de hidrelétricas na Amazônia, como a de Santo Antônio que começou em 2008, a de Jirau em 2009 e a de Belo Monte em 2011. Apenas a hidrelétrica de Jirau foi oficialmente inaugurada, o que ocorreu em dezembro de 2016. A partir de 2011, os investimentos urbanos também ganharam espaço, com a realização de amplos programas de saneamento e energia elétrica, como o Luz para Todos (LINS, 2017). Foi nesse período de implementação do PAC, entre 2007 e 2014, que malha metroviária recebeu novos investimentos, inclusive em Recife.

Como o enfoque desta dissertação é uma análise da categoria dos metroviários de Recife, cabe entender os novos objetivos da CBTU para o metrô. Depois de um período de forte precarização com a tentativa de estadualização de toda rede da região metropolitana, o novo projeto de desenvolvimento do governo Lula alterou radicalmente o rumo da CBTU que vinha sendo construído durante a década de 1990. Em vez da privatização, houve um forte aporte de recursos visando modernizar, ampliar e melhorar o serviço metroviário.

Em seguida, são elencados todos os recursos previstos e executados na Superintendência de Trens Urbanos de Recife (STU/REC) da CBTU provenientes das duas versões do PAC.

2.3.3.1 O metrô do Recife no PAC

Excetuando a construção da Linha Sul, iniciada ainda nos anos 1990 e que teve sua operação total inaugurada apenas em 2010, pouco havia sido investido no metrô, desde a fundação da CBTU em 1984. Os recursos do PAC, inclusive, foram determinantes para aquisição de novas composições e pela modernização das que existiam, de modo a viabilizar a própria expansão do sistema, que já vinha pressionada pelo aumento da demanda de usuários.

Um fator importante que favoreceu os investimentos no metrô foi a realização de eventos, como a Copa das Confederações (2013) e Copa do Mundo de Futebol (2014), em que Recife foi sede. Como haveria uma demanda excepcional de mobilidade urbana oriunda dos turistas que iriam para a cidade acompanhá-los, o metrô seria fundamental para evitar grandes gargalos de deslocamento. Deve-se salientar que eventos de grande porte, por maiores que sejam seus custos, acabam funcionando como indutores de investimentos sociais que repercutem para além da sua duração, o que fica claro a partir dados relatados abaixo.

O PAC I previa um investimento na ordem dos R\$ 295 milhões a serem executados pela CBTU entre os anos de 2007 e 2009. Conforme o Segundo Balanço do PAC, publicado em setembro de 2007, constavam os seguintes investimentos:

- (i) implantação da Linha Sul eletrificada, da estação Recife a Cajueiro Seco, com 14,5 km, 10 estações e 6 terminais de integração;
- (ii) duplicação e modernização da Linha Sul diesel, da estação Cajueiro Seco a Cabo, com 17,6 km, 5 estações e aquisição de 7 trens leves a diesel de 3 carros;
- (iii) expansão da Linha Centro eletrificada, da estação Rodoviária a Camaragibe, com 4,7 km, 2 estações e 1 terminal de integração;
- (iv) recuperação da Linha Centro eletrificada, da estação Recife a Jaboatão e da estação Coqueiral à Rodoviária, com 20,7 km, 17 estações e 3 terminais de integração; e
- (v) recuperação e climatização de 25 trens elétricos (TUE) (SEGUNDO BALANÇO DO PAC, 2007, p. 130).

Os resultados alcançados até aquele momento eram:

- (i) a conclusão das estações Antônio Falcão, Tancredo Neves, Montes dos Guararapes e Cajueiro Seco, da Linha Sul;
- (ii) em processo de conclusão as obras das subestações Shopping e Cajueiro Seco, com 95% de execução;
- (iii) a entrega do quinto Trem Unidade Elétrica (TUE) recuperado e climatizado;
- (iv) em andamento a implantação da sinalização da Linha Sul, o processo licitatório de 4 terminais de integração e bilhetagem eletrônica; e
- (v) em andamento a licitação para aquisição de 7 VLTs. (SEGUNDO BALANÇO DO PAC, 2007, p. 130)

O quarto balanço do PAC, publicado em junho de 2008, indicava um avanço físico acumulado de 67,6% nos investimentos realizados no metrô do Recife, conforme os resultados abaixo:

- (i) início da operação do trecho Recife-Shopping, na Linha Sul. Inauguração das estações Antônio Falcão e Shopping em 27/03/2008;
- (ii) ampliação de sistemas fixos da Linha Sul eletrificada: 95% da subestação Shopping; 50% da subestação Cajueiro Seco e 50% da sinalização de via, em 30/04/2008;
- (iii) concluídas as obras civis de todas as estações e a vedação de faixa de domínio do trecho eletrificado da Linha Sul de Recife a Cajueiro Seco, em 31/12/2007;
- (iv) entregues à operação 6 trens elétricos (TUE) recuperados e climatizados, em 29/02/2008; e
- (v) relançado o edital de aquisição de 7 VLTs, em 31/01/2008 (QUARTO BALANÇO DO PAC, 2008, p. 155).

No balanço apresentado em setembro de 2008, foram concluídas as estações da Linha Sul, as subestações de Shopping e Cajueiro Seco estavam com as obras, respectivamente, 95% e 90% finalizadas; e a sinalização de via e entrega do oitavo trem elétrico (TUE) recuperado e climatizado tinham um avanço de 64% (QUINTO BALANÇO DO PAC, 2008).

O sétimo balanço, apresentado em maio de 2009, indicava um avanço de 72,9% nas obras programadas para o metrô do Recife. Os resultados para o período consistiam na entrega

da estação Cajueiro Seco e início da operação integral do ramal da Linha Sul, de Recife a Cajueiro Seco, em 23/03/2009. Além da entrega do 13º trem elétrico (TUE) recuperado e climatizado (SÉTIMO BALANÇO DO PAC, 2009).

O décimo balanço, apresentado em maio de 2010 apresentava uma evolução na entrega dos resultados para a casa dos 79% das intervenções planejadas. O principal avanço no período foi a entrega do 21º trem elétrico recuperado e climatizado (DÉCIMO BALANÇO DO PAC, 2010).

O PAC II, implementado pelo governo de Dilma Rousseff no início de 2011, previa o investimento de R\$ 5,3 milhões no metrô do Recife a serem executados pela CBTU até meados de 2013. Naquele momento 86,7% das obras previstas na primeira versão do programa haviam sido concluídas. O novo PAC tinha como principal meta a aquisição de 15 novos trens elétricos (TUE) para a Linha Sul, além dos outros objetivos citados abaixo:

- (i) implantação de 6 terminais de integração da Linha Sul eletrificada;
- (ii) duplicação e modernização da Linha Sul diesel de Cajueiro Seco a Cabo, modernização de 5 estações e aquisição de 7 trens leves a diesel com 3 carros; e
- (iii) conclusão da expansão da Linha Centro eletrificada, da estação Rodoviária a Camaragibe, com implantação da estação Cosme e Damião (PRIMEIRO BALANÇO DO PAC II, 2011, p. 137).

O terceiro balanço do PAC II, divulgado em março de 2012, apresentava como principal realização a entrega do quarto veículo leve sobre trilho (VLT) para a Linha Sul diesel (TERCEIRO BALANÇO DO PAC II, 2012).

Entre os feitos apresentados no quarto balanço do segundo PAC, de julho de 2012, estavam a entrega de mais dois VLTs, totalizando seis unidades, e a conclusão dos terminais de integração ônibus-metrô nas estações de Tancredo Neves e Aeroporto (QUARTO BALANÇO DO PAC II, 2012).

O primeiro dos 15 novos trens elétricos (TUE) a serem adquiridos pela CBTU através do PAC II foi entregue em outubro de 2012, conforme relata o balanço do programa (QUINTO BALANÇO DO PAC II, 2012), divulgado em novembro. O avanço alcançado até aquele momento era de 14% do total de investimentos previstos na segunda versão do programa.

No sétimo balanço do programa, o número de novos trens elétricos entregues subia para dez, além da finalização da estação Cosme Damião e do oitavo VLT. Dos investimentos previstos ainda na primeira edição do PAC, havia sido entregue quase a totalidade do planejado (SÉTIMO BALANÇO DO PAC II, 2013).

No nono balanço, publicado em fevereiro, chegou a quinze a entrega de novos trens elétricos para a Linha Sul. Além disso, o balanço apresenta a conclusão do terminal de integração da estação Largo da Paz e a entrega do nono VLT para a Linha Sul diesel, chegando a 97,5% dos investimentos previstos no PAC I (NONO BALANÇO DO PAC II, 2014).

Para além da CBTU, o Programa de Aceleração do Crescimento alocou outros recursos na mobilidade urbana da Região Metropolitana do Recife, a exemplo do BRT Caxangá (Leste-Oeste), do BRT Norte-Sul (trecho Igarassu-Centro), do Corredor Leste-Oeste (Ramal Cidade da Copa) e da Via Mangue.

Todas as obras do PAC tiveram imenso impacto para o mercado de trabalho brasileiro. Isso, num contexto de valorização do salário mínimo, expansão do gasto social e retomada dos investimentos das estatais, teve transformações profundas sobre os indicadores de emprego e rendimento, como mostra a próxima subseção.

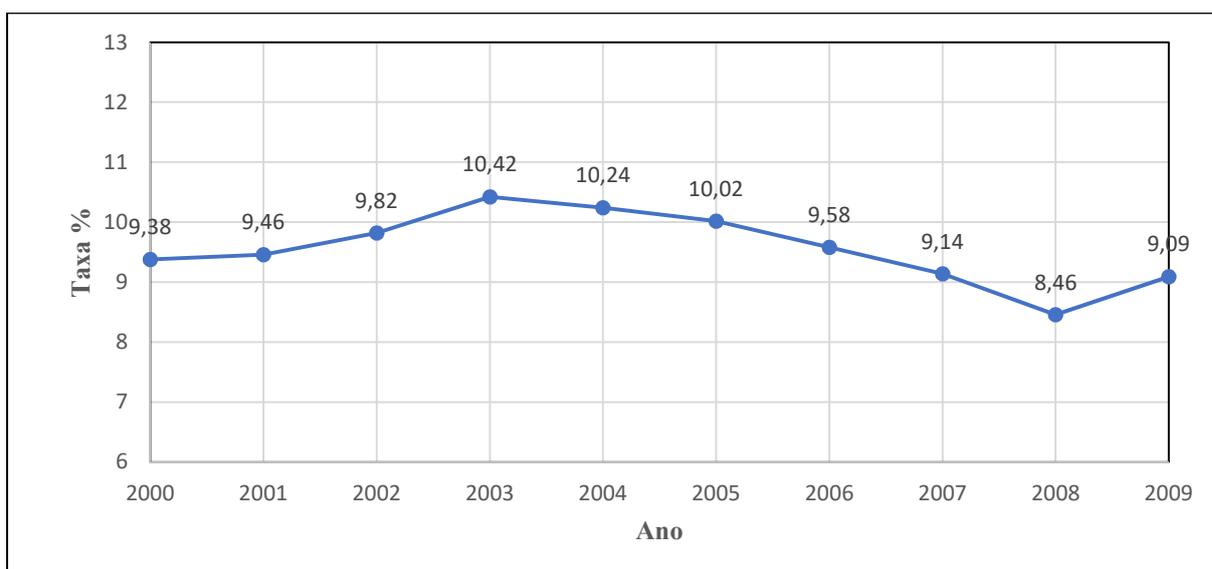
2.3.4 Uma breve descrição dos indicadores de mercado de trabalho nos anos 2000

Ao contrário do que mostra a subseção 2.2.4, na qual é possível identificar um aumento na taxa de desocupação e uma queda nos índices de formalização do emprego e do salário mínimo real na década de 1990, os anos 2000 representaram uma inversão nessa ordem com a retomada da empregabilidade, da formalização no emprego e ascensão do poder de compra do salário mínimo, o qual possibilitou à classe trabalhadora uma maior participação na sociedade de consumo e, por consequência, ampliando a demanda por produção de mercadorias, acarretando numa maior geração de empregos, fechando assim um ciclo positivo econômico e socialmente.

De acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra Domiciliar (PNAD) do IBGE, apresentados no trabalho de Bacciotti e Marçal (2020), entre os anos 2000 e 2009 a taxa de desemprego flutuou com uma leve tendência de queda a partir de 2004. Porém, o mais importante foi a superação da tendência de alta que caracterizou a década anterior. No Gráfico 2.2, vê-se que o ponto mais alto de ascensão do desemprego foi em 2003 com 10,42%, sendo mantido em baixa nos anos seguintes da série, com exceção de 2009, quando o desemprego foi

fortemente influenciado pela crise internacional de 2008. Apesar disso, a taxa de desemprego ao final dos anos 2000 ainda era mais baixa do que no início da década, fruto das inúmeras políticas de desenvolvimento econômico que, como já observado, elevaram a demanda por trabalho durante os Governos Lula.

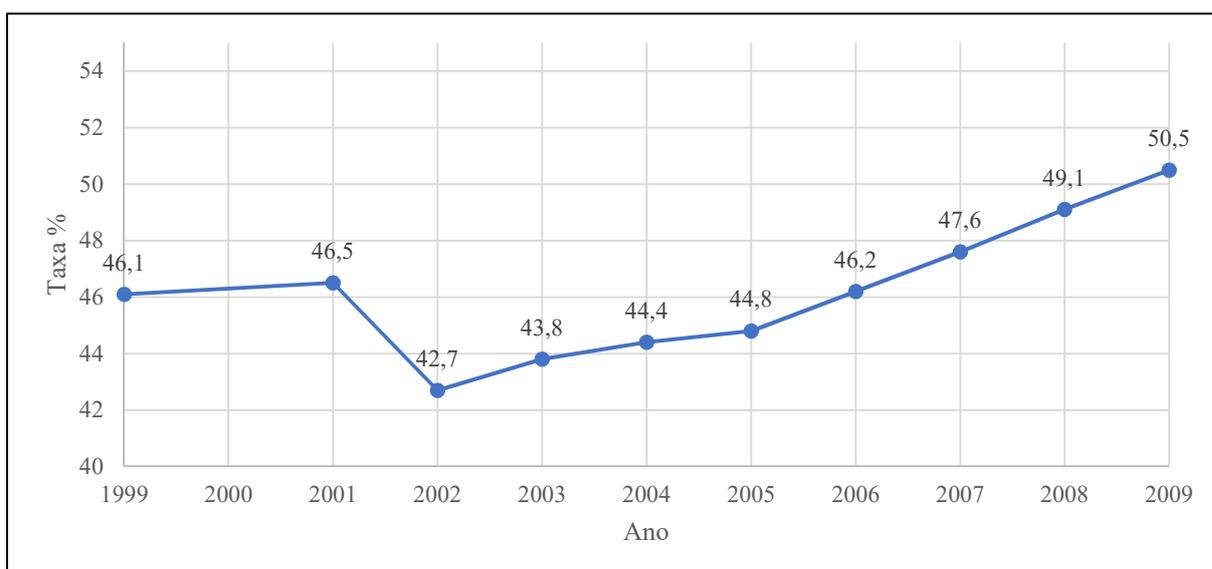
Gráfico 2.2 – Evolução da taxa de desemprego (2000-2009). Em %



Fonte: Dados da PNAD em Bacciotti e Marçal (2020). Elaboração do autor.

Essa queda do desemprego veio acompanhada de uma maior formalização dos contratos de trabalho como mostra o Gráfico 2.3.

Gráfico 2.3 – Evolução da taxa de empregos formais (2000-2009). Em %.



Fonte: Krein e Biavaschi (2015). Elaboração do autor

De acordo com dados do IBGE, tratados pela CESIT *et al* e apresentados em gráfico no trabalho de Krein e Biavaschi (2015), entre os anos de 1999²¹ e 2009 o percentual de trabalhadores(as) formais da População Economicamente Ativa (PEA)– incluindo aí empregados(as) com carteira assinada, trabalhadores(as) domésticos(as) com carteira assinada, funcionalismo público, militares, trabalhadores(as) por conta própria e empregadores(as), ambos com contribuição previdenciária – saltou de 42,7% em 2002 para 50,5% em 2009, significando um aumento de quase oito pontos percentuais no período.

Outro fator importante a ser notado é que na mesma sequência histórica o último ano de queda no índice correspondeu a 2002, quando a taxa bateu a marca de 42,7%. Desde então, a partir de 2003, primeiro ano de governo do Partido dos Trabalhadores, a taxa de formalização no emprego foi sempre ascendente até o ano de 2009. Por conta disso, as ocupações sem carteira assinada caíram de 15% para 8%. Ou seja, a partir das políticas realizadas nos Governos Lula, houve uma migração dos ocupados sem carteira para com carteira.

Ainda tomando como referência as informações de Krein e Biavaschi (2015), ao longo do mesmo recorte histórico houve uma recuperação da participação do funcionalismo público entre os formalizados. No primeiro ano da série a taxa era de 6,3%, tendo chegado ao seu pior nível em 2002, quando bateu a casa dos 5,6%. A partir daí o quadro foi também de recuperação contínua, alcançando os 6,5% em 2009. Essa mesma tendência se repete entre os trabalhadores por conta própria com contribuição previdenciária, no início da série eles correspondiam a 3,8%, decrescendo até a casa dos 2,9% em 2002, com recuperação contínua desde então até os 3,4% em 2009.

No que diz respeito à evolução do nível de salário ao longo do mesmo recorte histórico, como aponta a Tabela 2.4, a política de valorização do salário mínimo do Governo Lula foi fundamental para elevar a renda da população como um todo. O salário mínimo real, que cresceu 48,3% entre 2003 e 2009, puxou o rendimento real dos ocupados, cuja expansão foi de 17% no período. Cabe ressaltar que, mesmo em 2009 ainda sofrendo com as repercussões da crise internacional de 2008²², o salário mínimo e o rendimento dos ocupados se mantiveram em trajetória de expansão.

²¹ O gráfico utilizado como referência para coleta de dados não contém os números de formalização no emprego para o ano de 2000. Dessa forma, utilizamos 1999 como ponto inicial da análise.

²² “A falência do Lehman Brothers, em 15 de setembro de 2008, constituiu o ponto mais agudo da crise [internacional], que passou a apresentar contornos sistêmicos. Ela acarretou a paralisação das operações interbancárias e a desconfiança dos investidores nos sistemas financeiros se espalhou, resultando em movimentos de pânico nos

Tabela 2.4 – Valor real do salário mínimo de 2000 a 2009

	Salário mínimo real (Brasil) - R\$	Rendimento Médio Real (pessoas ocupa- das) – R\$	Varição do salário mínimo real– R\$
2000	557,15	N/D	18,46
2001	523,99	N/D	- 33,16
2002	623,28	N/D	99,29
2003	627,62	1.791,20	4,34
2004	650,99	1.771,38	23,37
2005	696,30	1.817,25	45,31
2006	794,17	1.888,33	97,87
2007	842,17	1.957,09	48
2008	868,08	2.038,07	25,91
2009	930,77	2.099,20	62,69

Fonte: PME Antiga e Ipeadata. Elaboração do autor

Apesar das contradições existentes nas políticas implementadas entre 2003 e 2010, não restam dúvidas que houve um avanço nas relações de trabalho nesse período e, principalmente, na expansão da renda dos trabalhadores. Todavia, esse processo passa a sofrer gradualmente uma reversão na década seguinte, como mostra a subseção 2.4

2.4 Os trabalhadores novamente “contra a parede”: a política econômica e social pós-golpe

Dilma Rousseff, também do Partido dos Trabalhadores, foi eleita em 2010 para suceder a Lula e ao longo da primeira metade de seu mandato adotou uma política de verdadeiro enfrentamento aos interesses do setor financeiro. Conforme podemos observar em Singer (2015), esse período teve como tônica o combate a lógica de manutenção de uma taxa básica de juros alta, o que proporcionava o escoamento de boa parte do orçamento público aos rentistas, assim como a utilização dos bancos públicos, em especial o Banco Brasil, como mecanismo de freio às taxas de juros no varejo²³. Somados a isso foram realizadas desonerações fiscais e a

mercados de ações, de câmbio, de derivativos e de crédito, em âmbito global. A recusa das autoridades americanas em impedir a falência do Lehman Brothers foi seguida pela compra do Merrill Lynch pelo Bank of America, enquanto o Goldman Sachs e o Morgan Stanley obtiveram autorização para se transformarem em holding financeiras (financial holding companies), sujeitas às normas de Basileia, à supervisão do Fed e com acesso às operações de redesconto. Era o fim dos grandes bancos de investimento independentes de Wall Street. Mas, não foram somente os bancos de investimento e as GSE que sofreram os impactos da crise. Nesse período, outras instituições financeiras não-bancárias como hedge funds, fundos de investimento e seguradoras enfrentaram uma verdadeira “corrida bancária” contra o global shadow banking system na expressão de McCulley” (FARHI; CINTRA, 2009, p. 278-279).

²³ O debate ocorrido ao longo do período em análise teve como principal elemento o enfrentamento do governo ao chamado spread bancário utilizado pelas instituições financeiras nas suas transações. O spread consiste na diferença entre o preço de custo de uma transação financeira e o que os bancos cobram pela oferta do crédito.

adoção de uma política de controle de câmbio que tinham como objetivo fomentar o aprofundamento do desenvolvimentismo e privilegiar o conteúdo nacional na produção industrial. Essa forte tomada de posição por parte do governo provocou uma reação em sentido contrário do setor financeiro e das corporações internacionais, contando para isso com os setores mais conservadores da sociedade, inflados pelo oligopólio dos meios de comunicação.

A partir da segunda metade do primeiro governo o desgaste com os setores historicamente privilegiados da economia se aprofundam e o governo passou a abrir mão de uma série de ações de enfrentamento empreendidas até aquele momento, em especial no que diz respeito ao controle da taxa básica de juros. Dessa forma o governo foi perdendo o controle da política econômica e, concomitantemente a isso, enfraquecendo sua relação com os setores populares, principais beneficiários da política empreendida até então.

Outro fator agravante foi que, em relação ao setor externo, o governo Dilma enfrentou uma reversão dos fluxos de capitais, a partir de 2013, e do boom das commodities a partir de 2014. Biancarelli, Rosa e Vergnhanini (2017) resumem esses aspectos para a crise do governo Dilma:

Em primeiro lugar, deve-se levar em conta que o cenário internacional enfrentado nesta gestão foi, em quase todo o primeiro mandato, marcado por um ambiente relativamente favorável (“pós-bonanza”) no que se refere aos preços de commodities e ao ciclo de liquidez; deteriorando-se de maneira rápida e intensa a partir de meados de 2014. Em segundo lugar, o comportamento da Conta Corrente brasileira sofre as consequências do cenário internacional e da conjuntura macroeconômica doméstica, mas também de processos de regressão estrutural mais antigos. Do ponto de vista contábil, tem-se até o fim de 2013 uma estabilidade do déficit (em patamares geralmente muito arriscados e influenciada pela contabilização excepcional de “lucros reinvestidos”), que se aprofunda violentamente em 2014 e reverte-se com o ajuste doméstico em 2015. Em terceiro lugar, refletindo a “nova realidade”, foi possível ao país financiar seus déficits nas diferentes conjunturas externas: até 2013 reduzindo e selecionando de maneira intencional os fluxos atraídos; em 2014 elevando fortemente tal absorção diante das maiores necessidades e mesmo diante da reversão forte do ciclo de liquidez global; em 2015 sofrendo mais intensamente os efeitos deste cenário, mas já diante de uma necessidade menor. Por fim, a quarta conclusão se refere aos estoques, particularmente de passivos externos, e também revela novidades positivas para a histórica vulnerabilidade brasileira: grande parte dos compromissos está denominada em moeda nacional e/ou se refere a dívidas intra-empresas, com efeitos muito favoráveis sobre o risco de uma insolvência soberana (BIANCARELLI; ROSA E VERGNHANINI, 2017, p. 29).

A eleição de 2014 foi um marco importante do processo de rompimento com essa espécie de pacto político entre o Estado e a economia, nos quais os setores socialmente divergentes eram minimamente atendidos em seus interesses. Dessa forma, o processo eleitoral colocou em disputa o projeto político progressista, nacionalista e de caráter social do PT, representado por Dilma Rousseff, e o projeto político liberal, antinacional e rentista defendido por

Aécio Neves, do PSDB. Os partidos eram os mesmos das cinco eleições anteriores, mas a forma como a disputa se desenrolou deixava clara uma fratura que havia sido exposta no seio da sociedade.

Todos os setores conservadores representados pelo empresariado, rentistas e mídia oligopolista foram pegos de surpresa com a nova vitória do projeto progressista e popular representado pelo PT, mesmo com toda crise que havia saído do seu estado de latência na segunda metade do primeiro governo Dilma, evidenciados pelas “Jornadas de Junho” de 2013.

Na tentativa de neutralizar a política de sabotagem prometida desde o primeiro momento pelos setores derrotados nas urnas, o segundo governo Dilma acabou por absorver grande parte da agenda econômica liberal ao trazer o economista Joaquim Levy para dentro do governo. Este movimento, além de não surtir o efeito esperado em relação aos liberais, os quais passaram a minar o governo a partir de dentro, agravou o afastamento da base popular que poderia ter sustentado o governo no momento de aprofundamento da crise.

A perda de apoio da sua base social, o afastamento do empresariado e a tentativa de se aproximar do mercado financeiro via Joaquim Levy gerou um quadro, *sui generis*, de quase total ausência de sustentação popular logo após a reeleição. Esse cenário ficou ainda mais comprometido pela queda do crescimento econômico, redução dos investimentos públicos e deterioração do mercado de trabalho.

Para a finalidade dessa dissertação, é fundamental mencionar que aquelas medidas adotadas até o início do governo Dilma que alavancaram o mercado de trabalho foram gradualmente perdendo força. Isso, num contexto de retração econômica, teve impactos significativos na geração de emprego e nos salários.

O resultado final foi a abertura do processo de impedimento sem qualquer crime de responsabilidade, consolidando mais uma manobra por dentro das instituições políticas em favor dos setores dominantes e retomando a carga máxima do projeto neoliberal no Brasil. Com o Golpe Parlamentar de 2016, a entrada de Michel Temer no poder marca uma retomada das políticas econômicas e sociais neoliberais colocando novamente os trabalhadores contra a parede.

2.4.1 As reformas estruturais “modernizantes” e o enxugamento do Estado

Nos últimos anos, mais especificamente após o impeachment de Dilma Rousseff, o discurso hegemônico tem dado ênfase a uma narrativa extremamente genérica sobre a necessidade de que o país passe por reformas estruturantes que “modernizem” as relações de trabalho, “flexibilizando-as”. Outra pauta está vinculada a reconfiguração (redução ao máximo) do papel do Estado, tanto na economia quanto na promoção e garantia de direitos. Em outras palavras, esse processo tem como objetivo fim aprofundar o processo que havia se iniciado ainda nos anos 1990 e que tinha sofrido uma mudança de rota durante os governos petistas. Aborda-se mais especificamente esse processo a partir da análise de três medidas tomadas a nível de poder executivo e legislativo entre os anos de 2016 e 2018.

2.4.1.1 Emenda Constitucional 95

A aprovação da Emenda Constitucional nº 95, ainda em 2016, foi o primeiro grande golpe nos direitos sociais dado pelo governo de Michel Temer, após o impeachment de Dilma Rousseff. A EC 95 teve como finalidade restringir os recursos orçamentários para custeio de serviços públicos essenciais, como saúde e educação, pelos vinte anos subsequentes.

A narrativa que sustentou publicamente a suposta necessidade da emenda foi a mesma dos anos 1990, o famigerado ajuste fiscal e o risco de insolvência do Estado: “Com base nesse discurso foi aprovada a EC 95 que, para muito além de uma medida de ajuste fiscal, é um projeto de desconstrução do pacto social de 1988 naquilo que ele tem de melhor: a cidadania social” (DWECK; OLIVEIRA; ROSSI, 2018, p. 7).

Na verdade, a medida teve como objetivo principal garantir que o orçamento público estivesse, durante esses vinte anos, comprometido com o escoamento dos seus recursos para o capital financeiro, se configurando como: “[...] um projeto de Estado mínimo no Brasil, absolutamente incompatível com a garantia de direitos sociais e com a Constituição Federal de 1988 (CF 1988)” (DWECK; OLIVEIRA; ROSSI, 2018, p. 8).

Na prática o cidadão comum foi obrigado a ter serviços públicos ainda mais precarizados para que os mais ricos, que não necessitam desses serviços, se apropriem de uma parcela ainda maior do orçamento, que é financiado pelo próprio cidadão comum através do pagamento de impostos. Como se não bastasse, a precarização dos bens sociais deverá obrigar aos mais pobres a ampliar ainda mais seus gastos com serviços provenientes do setor privado, tendo em vista a tendência de redução e precarização da oferta no setor público.

2.4.1.2 Reforma Trabalhista

A aprovação da Lei nº 13.467/2017 promoveu o maior ataque da história aos direitos trabalhistas conquistados e consolidados a duras penas pela classe trabalhadora brasileira ao longo do século XX. Novamente baseada na mesma narrativa liberalizante, o projeto de lei teve sua origem desde antes da consolidação do impeachment de Dilma Rousseff. Na verdade, o documento “Uma Ponte Para o Futuro”, de autoria do Movimento Democrático Brasileiro (MDB), continha em si o aceno necessário para que as forças do capital entrassem definitivamente no projeto de derrubada da presidente. No que diz respeito ao tema da reforma trabalhista, o texto tocava de forma breve no ponto da prevalência do negociado sobre o legislado, uma das principais bandeiras dos defensores da reforma (UMA PONTE PARA O FUTURO, 2015). Neste sentido, o projeto aprovado nas casas parlamentares nada mais era do que uma retomada, em grau mais avançado, do que já havia sido feito durante os governos FHC.

O discurso utilizado no período recente era basicamente o mesmo que legitimava as medidas tomadas ainda na década de 1990, as quais já abordamos anteriormente neste capítulo. Em ambos os casos elas foram apresentadas como uma necessidade de enquadramento da legislação à modernidade do mundo do trabalho. Na verdade, a alteração do sistema brasileiro de relações de trabalho significava um elemento do ajuste econômico e da redefinição do papel do Estado na sociedade brasileira (KREIN, 2004). Neste sentido, a Reforma Trabalhista aprovada em 2017 guarda semelhanças umbilicais com as reformas do período FHC.

Já no período Temer os defensores de mudanças na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) enfatizavam que a mesma estava superada, que era produto de uma outra época e que não se adequava mais a modernidade dos tempos atuais. Além disso, reforçavam cotidianamente o senso comum de que seu texto era baseado na Carta del Lavoro do regime fascista italiano, sem, obviamente, destrinchar que os diversos pontos da CLT tiveram como inspiração uma série de outros textos legais de características diversas, como, por exemplo, da Constituição alemã da República de Weimar, dos princípios da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da Encíclica *Reformae Curam*, do New Deal estadunidense e da normatização trabalhista australiana, conforme podemos identificar em Galvão *et al* (2017).

A defesa da livre negociação encampada pelo governo federal e pela maioria do congresso tinha como mote a falsa tese liberal de equivalência entre as partes no processo de negociação. Dessa forma, a lei vigente seria um entrave e um cerceamento à liberdade negocial. A justiça do trabalho, por sua vez, funcionaria como provocadora de insegurança jurídica aos

empregadores, pois, segundo a teses dos grupos dominantes, ela seria excessivamente pró-trabalhador, funcionando como uma trava ao investimento privado e, conseqüentemente, impedindo o desenvolvimento econômico. Na verdade:

Segundo dados do relatório Justiça em Números do Conselho Nacional de Justiça-CNJ para 2016, 49,43% das demandas trabalhistas, computada toda a Justiça do Trabalho, decorrem do não pagamento de verbas rescisórias pelos empregadores quando das despedidas, seguidas dos pedidos de pagamento de horas extras prestadas e do reconhecimento do vínculo de emprego em relações burladas (GALVÃO *et al.*, 2017, p. 16).

A nova legislação passou a inviabilizar o acesso dos trabalhadores ao sistema de justiça, legitimando e tornando legais uma série de práticas de exploração do trabalho que tinham na justiça do trabalho um contrapeso importante para a mitigação da clara desigualdade na relação entre capital e trabalho.

O que temos até aqui em relação aos efeitos da reforma trabalhista na economia e no mundo do trabalho é de que ela não tem contribuído para uma efetiva recuperação econômica, assim como não tem gerado os empregos prometidos pelos seus defensores. Na verdade, o que tem ocorrido é uma ampliação significativa das atividades informais, mesmo com toda a flexibilização que deu regularidade a formas de exploração do trabalho até então ilegais. O estudo de Krein e Teixeira (2021) enfatiza que não houve até aqui um avanço significativo de contratações dentro das novas modalidades previstas pela reforma de 2017. Dessa forma, os autores apresentam a seguinte análise sobre os motivos que ainda permitem o contínuo crescimento da informalidade no trabalho:

Portanto, a informalidade continuou a crescer após a reforma, causada fundamentalmente por três motivos: 1) o baixo dinamismo econômico impulsionou a informalidade e o trabalho por conta própria, que cresceram no período, pois os custos são mais baixos; 2) a reduzida oferta de emprego fez com que muitas pessoas optassem por realizar alguma ocupação precária para garantir renda, tais como os trabalhadores de plataformas digitais e os vendedores em geral; 3) a reforma fragilizou as instituições responsáveis pelo cumprimento dos direitos, o que reforçou a atuação ilegal dos agentes econômicos diante da maior chance de ficarem impunes, observado no crescimento dos assalariados sem carteira (KREIN; TEIXEIRA, 2021, p. 161).

De modo geral, e considerando uma perspectiva de médio e longo prazo, a reforma trabalhista não entregará os resultados prometidos por quem fez a sua defesa enquanto promotora da empregabilidade e do desenvolvimento econômico, conforme podemos identificar na análise de Manzano (2021):

Para além dos muitos questionamentos teóricos que se possa fazer àquela perspectiva, alguns estudos realizados nos últimos anos têm revelado a ineficácia da adoção das ditas reformas laborais em relação aos objetivos que eram propugnados por seus defensores e que motivaram os processos de redução dos patamares regulatórios por elas

promovidas. Mais especificamente, o que se vem observando é que não apenas as reformas trabalhistas foram ineficazes para impulsionar o nível de atividade econômica, como podem inclusive gerar efeitos contrários, uma vez que a “estagnação secular” que ameaça a economia mundial pode ser associada, entre outros fatores, aos efeitos secundários das reformas trabalhistas, tais como: baixas taxas de investimento produtivo, estancamento da produtividade do trabalho, perda de competitividade externa, desmobilização dos estabilizadores automáticos que decorre dos sistemas públicos de proteção social e a redução generalizada da propensão ao consumo (MANZANO, 2021, p. 58).

2.4.1.3 Reforma Previdenciária

A Proposta de Emenda à Constituição nº 287, de 05 de dezembro de 2016 atacava o sistema de previdência e seguridade social, sendo parte integrante do projeto de desmantelamento do Estado brasileiro conduzido a toque de caixa durante o governo de Michel Temer. O aumento no tempo de contribuição e a redução no valor das aposentadorias estavam entre as propostas encaminhadas pelo poder executivo, conforme podemos identificar na nota técnica produzida pelo DIEESE após a versão da PEC aprovada na comissão especial da câmara dos deputados:

A PEC 287-A propõe amplas mudanças na Constituição, no sentido de minimizar o alcance e a importância da Previdência pública - ou seja, do Regime Geral de Previdência Social (RGPS) e dos Regimes Próprios de Previdência Social (RPPSs) -, bem como da Assistência Social. Ela promove o endurecimento das regras de acesso e o rebaixamento no valor médio de benefícios previdenciários. Em grandes linhas, a proposta institui a combinação de limite de idade e tempo mínimo de contribuição mais elevada do que hoje, extinguindo a aposentadoria apenas por tempo de contribuição; estabelece aumento da idade mínima de aposentadoria para as mulheres e, em alguns casos, também para os homens; muda o cálculo e reduz o valor dos benefícios previdenciários em geral; proíbe o acúmulo de aposentadorias e limita o acúmulo de pensão e aposentadoria ao valor de dois salários mínimos; e eleva a idade de concessão do Benefício de Prestação Continuada (BPC) (DIEESE, 2017, p. 2)

Ao contrário das duas outras medidas abordadas nos tópicos anteriores a Reforma da Previdência não foi aprovada durante a época de Temer na presidência. Dois fatores pesaram muito para que a medida fosse barrada, pelo menos até o período de tempo de trata este trabalho de pesquisa. O primeiro deles diz respeito ao alto nível de mobilização alcançado pela classe trabalhadora no sentido de barrar a proposta que tramitava nas casas legislativas. Durante o ano de 2017 duas greves gerais foram organizadas pelos movimentos sociais e sindical. Em pelo menos uma delas, realizada em 28 de abril, o nível de adesão dos trabalhadores e de aceitação da sociedade garantiu o sucesso do movimento, gerando impacto real na economia e alertando

os setores conservadores sobre a viabilidade de seus propósitos, pelo menos de forma momentânea²⁴. O segundo fator, consequência também da reação popular, consistiu na proximidade do processo eleitoral, o que acarretou num recuo de parte importante da classe política que temia por não renovar seus mandatos nas eleições de 2018.

É certo que logo no início de 2019 o projeto de lei voltou à pauta e foi aprovado quase que integralmente sem maiores dificuldades já no governo de Jair Bolsonaro. Um congresso eleito no pleito de 2018 ainda mais conservador nos costumes e liberal na economia, aliado a um poder executivo comprometido com os setores que estiveram à frente do Golpe de 2016, facilitou grandemente o andamento do desmonte da previdência e da seguridade sociais. Sobre como se desenrolou o processo pós 2019 nós não detalharemos, tendo em vista que extrapola o recorte temporal definido para este trabalho.

2.4.2. A política de investimento pós-golpe de 2016: um enfoque na CBTU

Nos últimos anos, após o período de vigência do PAC, os investimentos em infraestrutura de transportes foram significativamente reduzidos. Nesse contexto, é fundamental ressaltar o papel da PEC-55²⁵ que criou uma forte restrição para expansão do gasto público, dificultando a execução de investimentos em larga escala. Além disso, desde 2015, o país passou a conviver com uma forte restrição de crédito que também dificulta a tomada de recursos para realização de investimentos do longo prazo. Oreiro e De Paula (2019) analisaram esses dois aspectos:

(...) após um longo ciclo de expansão do crédito (2004/2014), em que a relação crédito/PIB cresceu de 23% para 58%, observa-se um “credit crunch” – isto é, um colapso no mercado de crédito - na economia brasileira a partir de 2015, decorrente da combinação de aumento no endividamento dos agentes (famílias e firmas) com um forte choque de juros. Como pode ser visto no Gráfico 9, a taxa de crescimento real do crédito despencou a partir do início de 2015, tanto para o crédito livre quanto para

²⁴ A greve geral dessa sexta-feira pode ter provocado um impacto negativo de R\$ 5 bilhões no faturamento do comércio em todo o país. Apenas no estado de São Paulo, o baque deve ter chegado a R\$ 1,6 bilhão, apontam estimativas da Federação do Comércio local (FecomercioSP), que não reconheceu a paralisação e considerou o 28 de abril um dia útil de trabalho [...] (ESTADO DE MINAS, 29 de abr. de 2017).

²⁵ Institui o Novo Regime Fiscal no âmbito dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União, que vigorará por 20 exercícios financeiros, existindo limites individualizados para as despesas primárias de cada um dos três Poderes, do Ministério Público da União e da Defensoria Pública da União; sendo que cada um dos limites equivalerá: I - para o exercício de 2017, à despesa primária paga no exercício de 2016, incluídos os restos a pagar pagos e demais operações que afetam o resultado primário, corrigida em 7,2% e II - para os exercícios posteriores, ao valor do limite referente ao exercício imediatamente anterior, corrigido pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA. Determina que não se incluem na base de cálculo e nos limites estabelecidos: I - transferências constitucionais; II - créditos extraordinários III - despesas não recorrentes da Justiça Eleitoral com a realização de eleições; e IV - despesas com aumento de capital de empresas estatais não dependentes (SENADO FEDERAL, 2016).

o crédito direcionado, sendo que neste último caso a queda na oferta de crédito do BNDES – que passa por uma radical mudança operacional (em particular no que se refere a devolução de recursos para o Tesouro) - contribuiu sobremaneira para esta redução, que volta a acontecer a partir de 2018, neutralizando a recuperação parcial das modalidades de crédito livre. (...) as regras fiscais aprovadas no Governo Temer, ao final de 2016, impedem o uso da política fiscal como instrumento anticíclico. De fato, a chamada PEC 55 tem como objetivo reduzir a trajetória de crescimento dos gastos públicos no Brasil e equilibrar de forma definitiva as contas públicas, fixando por até 20 anos um limite para as despesas primárias, que passam a ser reajustadas pelos gastos realizados no ano anterior corrigido pela inflação; ao mesmo tempo em que manteve a meta de resultado primário, estabelecido na Lei de Responsabilidade Fiscal. (...) O resultado desta regra é que dada a dificuldade de atingir a meta do teto do gasto, o governo se vê obrigado a cortar mais e mais gastos discricionários, razão pelo qual o Ministro Paulo Guedes tem defendido a desvinculação das despesas obrigatórias (OREIRO; DE PAULA, 2019, p. 10 e 13).

Esse cenário de contração do crédito e retração fiscal impactou severamente o investimento em transporte e, obviamente, a geração de emprego e renda do setor. De acordo com o levantamento realizado pela Confederação Nacional dos Transportes (2021), em 2014 foram investidos pelo governo R\$ 12,4 bilhões em rodovias federais. Em 2018 esses investimentos caíram em um terço, não ultrapassando a cifra dos R\$ 8,16 bilhões. A mesma situação se repete em relação ao modal de transportes sobre trilhos. Em 2014 foram investidos R\$ 3,68 bilhões contra apenas R\$ 0,71 bilhão em 2018.

É importante salientar que os dados que exemplificam a redução dos investimentos em ferrovias estão relacionados ao modelo de transporte de carga, e não ao transporte metropolitano de passageiros, como no caso do nosso objeto de estudo. Ainda assim, essa lógica recessiva se repete no caso dos sistemas de metrô e trens urbanos, segundo os dados da ANPTrilhos (2017), em 2015 a extensão da malha de metrô e trens em funcionamento era de 1012,7 km, ampliando para 1116,5 km em 2020, segundo relatório da mesma ANPTrilhos (2020). Isso significa uma expansão de 108,8 km em cinco anos, ainda reflexo dos investimentos realizados no período de vigência do PAC.

Em relação à CBTU, a mudança de governo ocasionada pelo impeachment de Dilma Rousseff acarretou num forte impacto no orçamento anual destinado à companhia. É importante salientar que os recursos que garantem a manutenção e a operação do sistema dependem da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), a qual, de acordo com Mendes (2008, p. 5): “A função primordial da LDO é fixar os parâmetros gerais para orientação do orçamento do ano seguinte [...]”. Dessa forma, a LDO pauta as prioridades de investimentos, desde que os mesmos estejam previstos pelo PPA²⁶, orientando como deve ser processada a Lei Orçamentária Anual (LOA).

²⁶ Plano Plurianual (PPA): O Plano Plurianual é o arcabouço legal que tem por objetivo criar uma espécie de trava ao uso do orçamento público como instrumento político dos grupos que estejam ocupando as instâncias decisórias

Ainda de acordo com Mendes (2008, p. 5): “A LOA tem vigência anual e a sua função primordial é estimar a receita pública e fixar a despesa para o exercício financeiro”. Sendo assim, a LOA corresponde a etapa executória de todo o processo orçamentário.

Nos últimos anos os repasses originados a partir da LDO e da LOA foram reduzidos tendo como base a Emenda Constitucional nº 95/2016, conforme nota veiculada em site produzida pelo então Ministério das Cidades que até 2018 abarcava a CBTU em sua estrutura²⁷. Só de 2017 para 2018 a redução no montante de recursos esteve acima dos 40%. Isso ocorre justamente no momento seguinte a expansão do sistema e do conseqüente aumento de demanda. Como não poderia ser diferente, o efeito prático dessa política de asfixia foi um rápido processo de deterioração física e precarização na prestação do serviço, afetando negativamente a perspectiva da sociedade acerca da empresa e do conjunto de trabalhadores.

É necessário salientar que os recursos financeiros destinados ao pagamento da folha salarial dos empregados não fazem parte da composição orçamentária da companhia. Por outro lado, isso não significa dizer que os trabalhadores(as) não estiveram sujeitos à mesma política que promoveu os seguidos cortes orçamentários na CBTU. Esse tema é tratado especificamente e de forma detalhada no capítulo seguinte.

2.4.3 Uma breve descrição dos indicadores de mercado de trabalho nos anos 2010

Neste último dos três recortes históricos tratados pode-se observar uma tendência exatamente inversa à ocorrida ao longo da década de 2000 para o mercado de trabalho. Enquanto os dados levantados entre 2000 e 2009 indicavam uma recuperação do mercado a partir de 2003, na avaliação da década de 2010 houve um movimento no sentido contrário, com uma curva de

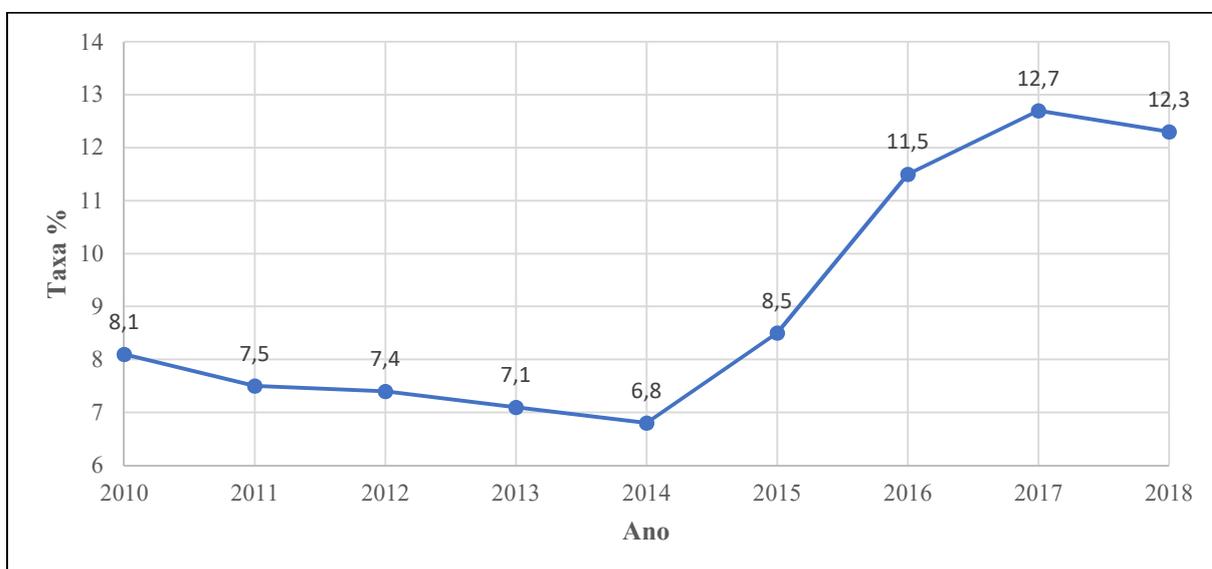
do poder executivo. O PPA consiste num grande plano quadrienal de direcionamento do orçamento, ganhando com isso um caráter de planejamento público. O PPA deve entrar em vigor no segundo ano de cada mandato se estendendo até o final do primeiro ano do mandato seguinte.

²⁷ O Ministério das Cidades tem realizado ações junto ao Ministério da Fazenda e do Ministério do Planejamento no sentido de recompor o orçamento destinado à operação do sistema, como aconteceu em 2017 que não houve a necessidade de nenhum ajuste nos serviços prestados ou qualquer interrupção. O orçamento da CBTU, por se tratar de sociedade de economia mista dependente de recursos da União, é previsto na Lei Orçamentária para o exercício de 2018, Lei nº 13.587/2018. Tal orçamento é proposto pelo Poder Executivo e aprovado pelo Congresso Nacional, e o montante aprovado para 2018 foi de R\$ 139,7 milhões na ação de funcionamento dos sistemas de trens, ação de custeio que engloba a operação de todos os sistemas operados pela companhia de trens. Tal limitação se dá em função da necessidade de se adequar as despesas do governo à meta de resultado primário e ao limite de gasto advindo do Novo Regime Fiscal (Emenda Constitucional 95/2016) (G1, 08 de fev. de 2018).

queda a partir de 2014 nas condições de renda, salário e formalização no emprego. Assim como, uma curva ascendente nos níveis de desemprego.

Esse período é marcado por uma redução na capacidade de geração de emprego já a partir de 2011. Segundo dados apresentados por Mattos *et al.* (2018), em 2010, ponto mais alto nesse quesito entre 1995 e 2018, foram gerados 2.136.947 postos de empregos formais. Em 2011 esse número cai para pouco mais de 1 milhão e meio, o que ainda significa o quarto melhor resultado na série histórica. A partir daí a queda se acentua chegando a pouco mais de 150 mil postos formais gerados em 2014.

Gráfico 2.4 – Evolução da taxa de desemprego (2010-2018). Em %



Fonte: Dados da PNAD²⁸ em Bacciotti e Marçal (2020). Elaboração do autor.

A avaliação que pode ser feita disso é que a redução na geração de postos foi natural, a princípio. Considerando o auge obtido em 2010, a massa que demandava por empregos não seria a mesma. Ainda mais quando se observa que o índice de desocupação ao longo da primeira metade da década continua recuando e se aproximando do pleno emprego no ano de 2014, como mostra o gráfico 2.4.

Outro fator importante a ser ressaltado é que a melhora nas condições sociais contribuiu para que parte da PIA (População em Idade Ativa) não estivesse necessariamente engrossando a massa de postulantes ao mercado de trabalho. Nessa primeira metade de década parte

²⁸ Considerando a transição metodológica realizada pelo IBGE com a criação da PNAD contínua em substituição à PNAD anual a partir de 2012. Além disso, a nova PNAD passou a agregar a Pesquisa Mensal de Emprego (PME) desde 2016. Dessa forma, para os anos de 2010 e 2011 o gráfico ainda reproduz os dados contidos na PNAD anual e, para os anos seguintes, os autores realizam uma reconstrução da PNAD contínua a partir das suas alterações metodológicas.

significativa da juventude estava dedicada ao processo de formação profissional e acadêmica, tendo em vista que o contexto social construído até então permitia com que esses jovens retardassem seu processo de entrada no mundo do trabalho, desafogando assim os índices de desocupação. Essa conjuntura começa a se encerrar por volta de 2014, quando as condições da crise econômica afloram tendo como decorrência o processo de ruptura política que culminou com o processo de impedimento da presidenta Dilma. Desde então há uma virada nas condições de empregabilidade:

Por outro lado, percebe-se que o nível de ocupação, bem como a taxa de desemprego sofreram mudanças significativas, notadamente a partir do último quadrimestre de 2014. A partir de então, a taxa de desemprego mais do que dobrou até atingir o seu ponto mais elevado, no primeiro quadrimestre de 2017, depois do qual revela uma pequena redução, mas ainda em patamar elevado (12% da força de trabalho) que é o dobro do que exibia, por exemplo, no final do terceiro trimestre de 2014, ou seja, antes da instalação da crise política que levaria ao impeachment de Dilma Rousseff. No mesmo período, houve queima de cerca de meio milhão de postos de trabalho, enquanto que o número de pessoas desempregadas saltou de 6,5 milhões, no final de 2014, para mais de 12,0 milhões no final de 2017 (MATTOS *et al.*, 2018, p. 47).

As alterações realizadas ao longo da segunda metade da década nas legislações trabalhista e previdenciária acabaram contribuindo determinadamente para que tenha se formado um novo quadro de deterioração do mercado de trabalho no país. A formalização nas relações de trabalho tem sido substituída rapidamente por formas precárias e informalizadas. Além disso, principalmente a partir de 2014, houve uma estagnação no crescimento da renda, como mostra a Tabela 2.5.

Entre 2012 e 2018, o salário mínimo real e o rendimento médio real cresceram, respectivamente, 7,4% e 4,8%. Considerando o período pós-2014, houve praticamente uma estagnação na evolução da renda do trabalho. O salário mínimo real cresceu apenas 4,5% no período 2015-2018, enquanto que o rendimento real apenas 0,4%.

Em termos de análise sobre os cerca de trinta anos de política econômica descritos durante este capítulo pode-se considerar que o mercado de trabalho, assim como, as condições de renda e salário dos(as) trabalhadores(as) brasileiros esteve submetida a linha política dominante da gestão pública a nível federal em cada um desses momentos.

Tabela 2.5 – Valor real do salário mínimo de 2010 a 2018

	Salário mínimo real (Brasil) - R\$	Rendimento Médio Real (trabalho principal habitualmente recebido) – R\$	Varição do salário mínimo real – R\$
2010	980,21	N/D	49,44
2011	981,69	N/D	1,48
2012	1.063,74	2.367,10	82,05
2013	1.089,90	2.440,08	26,16
2014	1.097,69	2.495,92	7,79
2015	1.093,23	2.473,00	- 4,46
2016	1.116,26	2.420,17	23,03
2017	1.154,01	2.447,50	37,75
2018	1.142,29	2.481,75	- 11,72

Fonte: PME Antiga e Ipeadata. Elaboração do autor

Pode-se observar ao menos duas grandes variações nas ideias dominantes sobre a condução da economia e da relação com os(as) trabalhadores(as). Na primeira década havia uma clara perspectiva de que o crescimento econômico estaria necessariamente atrelado a uma dita modernização da gestão pública, a qual necessitava adquirir traços próprios da iniciativa privada. Neste sentido, estiveram na ordem do dia a redução das funções do Estado, privatizações de empresas públicas e desregulamentação das relações de trabalho. Na prática, no que diz respeito aos interesses da classe trabalhadora, esse processo contribuiu para um aumento nos níveis desemprego, precarização dos vínculos formais e uma queda geral nos níveis de renda e salário.

A primeira mudança na linha de ação política nesses trinta anos pôde ser observada durante os governos Lula, em especial a partir de 2006. Desde então, há um processo de reversão sobre a compreensão do papel do Estado na economia, o que contribui diretamente para uma recuperação no mundo do trabalho a partir da perspectiva e dos interesses da classe trabalhadora. O que se observa é que houve uma retomada de investimentos com a gestão pública ocupando um papel de indutora desse processo. O resultado foi um crescimento significativo nos níveis de emprego, da formalização nas relações e de aumento real do salário mínimo. Dessa maneira, consolidando a perspectiva de que o gasto público contribui para a ativação de um ciclo econômico positivo.

A segunda reviravolta se dá a partir da eleição de Dilma Rousseff para o seu curto segundo mandato e da adesão à política econômica neoliberal, materializada na indicação de Joaquim Levy para a pasta da economia. Esse processo se consolida definitivamente com o

Golpe de Estado de 2016. A quebra com a ordem democrática trouxe consigo uma agenda econômica muito semelhante à praticada no primeiro momento aqui trabalhado. Redução do papel do Estado, privatizações, desregulamentação das relações trabalhistas e combate aos “privilégios” da seguridade social voltam a ser a tônica do discurso de quem passava a comandar a gestão pública federal. É neste sentido que as condições de emprego e salário novamente se deterioraram, dessa vez de forma muito rápida e acentuada, como mostram os dados para a década de 2010.

Pode-se concluir então que há uma relação direta entre as políticas de governo adotadas ao longo desse recorte temporal e as condições de vida da classe trabalhadora. Dessa forma, nos momentos em que foram adotadas políticas diretas para desenvolvimento, a base da pirâmide social avançou. Assim como, nos momentos em que esse desenvolvimento ficou a cargo do “mercado”, a vida dos(as) trabalhadores(as) caminhou no sentido do empobrecimento e da precariedade.

CAPÍTULO 3 – A LUTA DOS METROVIÁRIOS DE PERNAMBUCO NUM CONTEXTO DE MUDANÇAS SOCIAIS E ECONÔMICAS DOS ANOS 2010: UMA ANÁLISE DAS CONQUISTAS E PERDAS DOS ACTs (2011-2018)

3.1 Introdução

No capítulo anterior foi feita uma retomada de três momentos divergentes da história política recente do país, tomando como base o impacto sobre os(as) trabalhadores(as) nessas diferentes fases. Esse exercício de retomada buscou contextualizar o cenário sócio-político brasileiro para um pouco mais além do recorte temporal que definimos para este trabalho, possibilitando uma compreensão dos efeitos da política de Estado sobre os trabalhadores. Ou seja, a breve análise realizada sobre os últimos trinta anos foi importante para consolidar uma compreensão de que as políticas de Estado, no campo econômico e social e, no caso dos metroviários, de transporte público, têm um impacto direto para uma melhora ou piora das relações de trabalho e para crescimento ou queda do emprego, da geração de renda etc.

Os anos 1990 representaram um período de grande retrocesso para a classe trabalhadora, tendo em vista o avanço dos processos de privatização do patrimônio e dos recursos públicos e a desregulamentação das relações de trabalho. Por sua vez, os anos 2000 representaram uma frenagem à essa política privatista e de redução de direitos, contexto que durou até 2014 aproximadamente. No período seguinte, houve uma retomada e o aprofundamento da lógica neoliberal com o avanço de reformas econômicas, que aprofundaram o arrocho fiscal, e no campo social, que flexibilizaram ainda mais as relações de trabalho e dificultaram o acesso a previdência.

Embora existam especificidades de cada período e de cada categoria de trabalho, de forma geral, o perfil das políticas econômicas e sociais teve um impacto direto em termos de geração de emprego, expansão da renda, regulação do trabalho etc. No período analisado nesse trabalho, por exemplo, a partir de 2014, os avanços das reformas trabalhistas criaram uma forte precarização do trabalho fomentando formas precárias de contratação e a “PEC do gasto” forçaram uma queda dos investimentos e da contratação de trabalhadores públicos. Todas essas mudanças afetam o ambiente de negociação e o poder de atuação dos trabalhadores, inclusive dos metroviários.

Dessa forma, os resultados dos acordos coletivos de trabalho (ACTs) não respondem apenas às especificidades do ambiente negocial da categoria dos metroviários, mas também dos impactos das políticas implementadas em cada governo.

Tomando esse contexto como pano de fundo, este capítulo visa analisar os resultados dos ACTs dos metroviários de Pernambuco. O objetivo é mostrar as principais cláusulas econômicas dos ACTs demonstrando a evolução das conquistas da categoria. A análise tem como ponto de partida o ano de 2011, período em que o poder executivo do governo federal era administrado pelo Partido dos Trabalhadores (PT), na figura da presidenta Dilma Rousseff. A escolha do ano de 2018 como ponto limite tem duas razões específicas. A primeira é de caráter estritamente cronológico, considerando a necessidade de manter uma distância temporal mínima com a época que se pesquisa, com vistas a dirimir ao máximo as possibilidades de erros e equívocos no desenvolvimento do trabalho. A segunda é que, em 2018, já estava suficientemente consolidada uma mudança drástica na política de governo no que diz respeito ao papel do Estado, na ação econômica e social e nos impactos para os(as) trabalhadores(as).

Dessa forma, trata-se nas próximas subseções sobre o contexto e resultados econômicos e sociais consequentes das campanhas salariais travadas entre a categoria de trabalhadores (as) metroviários (as) do estado de Pernambuco, representados (as) pelo Sindicato dos Metroviários e Conexos do Estado de Pernambuco (Sindmetro-PE) e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), representada pelo Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão (MPOG), gestor dos gastos públicos.

3.2 O ambiente de negociação: o impacto das políticas de Estado para a atuação dos trabalhadores

Mesmo que o trabalho de pesquisa trate de um período temporal relativamente curto, as políticas econômicas e sociais implementadas entre 2011 e 2018 foram suficientemente significativas para influenciar o cenário interno de negociação e a percepção dos(as) trabalhadores(as) e seus representantes sobre a forma como deveriam se comportar em cada momento da disputa econômica.

Apesar de ser uma categoria diretamente ligada à esfera da administração pública federal, três fatores tornam sua condição relativamente insegura. A primeira diz respeito ao vínculo formal de emprego, que é regido pela CLT, portanto, não gozando do mesmo nível de

estabilidade a que faz jus os(as) trabalhadores(as) abarcados por vínculos estatutários. O segundo motivo de insegurança está relacionado com a condição do transporte público metroferroviário, tendo em vista que a Lei nº 8.693/ 1993, a qual prevê a descentralização dos sistemas de metrô para o âmbito dos estados e municípios, retira parte da responsabilidade da alçada federal na gestão dos metros estaduais. Por fim, outro motivo para insegurança constante dos(as) empregados(as) da CBTU têm base na Lei nº 9491, de 9 de setembro de 1997, que trata do Programa Nacional de Desestatização, mantendo assim a empresa sob risco de privatização constante.

Esses fatores demonstram que as reformas trabalhistas e as medidas associadas à privatização nos anos 1990, não revertidas nas décadas seguintes, continuaram afetando a capacidade de organização dos metroviários de Pernambuco nas negociações dos ACTs na década de 2010. A menor proteção dos celetistas em relação aos estatutários e a implementação inconclusa do processo de estadualização da gestão da CBTU elevaram o ambiente de insegurança dificultando a mobilização da categoria durante os períodos de negociação dos ACTs.

Apesar disso, entre 2011 e 2014, assim como mostra o item 4.3 do capítulo 2, existiu um cenário favorável à classe trabalhadora no que diz respeito à segurança na empregabilidade. Esse cenário gerou uma sensação de maior segurança aos(às) metroviários(as) que, naquela conjuntura, bloqueou temporariamente os elementos de insegurança permanente que a categoria estava envolvida. Esse quadro contribuiu de forma determinante para que a postura da categoria, assim como da sua representação classista, fosse bastante firme no sentido de angariar avanços no processo negocial. O instrumento da greve, mesmo quando não utilizado, esteve sempre no horizonte. Dessa forma, observou-se uma relativa confluência entre a perspectiva da base de trabalhadores(as) e da direção sindical sobre a forma de encarar o processo de negociação.

O ano de 2015 representou o ponto de transição de um contexto mais favorável para outro mais crítico ao conjunto da classe trabalhadora e, por extensão, à categoria metroviária. Após a reeleição de Dilma Rousseff suas primeiras medidas no campo econômico afetaram diretamente o mundo do trabalho e, mais especificamente, a condição dos(as) trabalhadores(as) mais precarizados. Como é analisado adiante, a edição das Medidas Provisórias 664 e 665, além do PL 4330, foi condição suficiente para que a categoria metroviária se mobilizasse de forma importante e aderisse ao Dia Nacional de Mobilização no mês de maio daquele ano, interrompendo totalmente a operação do sistema de metrô por 24 horas.

O significado desse movimento de paralização foi muito grande quando comparado com o comportamento geral adotado pela categoria dali por diante. Embora a única medida tomada pelo governo naquele momento (2015) que afetou diretamente os empregados da CBTU foi do PL 4330, tendo em vista que o referido projeto possibilitava a terceirização das atividades fins nas empresas, o recente cenário de alto crescimento e expansão dos investimentos permitiu uma atuação mais proativa da categoria. Além disso, ainda sob a gestão do governo do PT, não se falava em privatizações e não se reduzia nem se retirava direitos nos acordos coletivos. Por isso, uma única medida foi suficiente para retirar os(as) trabalhadores(as) da sua zona de conforto, mostrando a sua disposição para o embate.

Entre 2016 e 2018 a realidade foi alterada pelo agravamento da crise política e o consequente impeachment de Dilma Rousseff. Dali por diante as condições de disputa foram completamente afetadas, reduzindo significativamente a margem de ganhos e a disposição para o enfrentamento dos trabalhadores.

Durante o período de Michel Temer como presidente foram tomadas medidas altamente destruturantes no mundo trabalho, conforme apresentado ao longo do item 4 do capítulo 2, todas elas com impacto sobre os(as) metroviários. A Emenda Constitucional 95, que limitou por vinte anos os gastos públicos do Estado nacional, comprometeu diretamente a viabilidade de reajustes salariais condizentes com o encarecimento do custo de vida, além de colocar em risco direitos sociais. Mesmo que essa medida não afetasse diretamente a categoria, num primeiro momento, houve impactos indiretos relevantes, uma vez que outras categorias de trabalho, em geral menos organizadas e com menor impacto no dia-a-dia da sociedade, acabaram sendo afetadas pelo ambiente de forte restrição fiscal. O mesmo raciocínio pode ser estendido em relação aos efeitos da reforma trabalhista, com agravante de que ela comprometeu especificamente a estrutura do vínculo empregatício.

Por sua vez, de todo o processo de desmantelamento dos direitos sociais a mais impactante de imediato foi a tramitação da reforma no sistema de previdência e seguridade social, principalmente pelo fato de que grande parte do quadro de empregados(as) já estava em vias de aposentadoria, colocando em dúvida essa possibilidade. Neste sentido, a adesão à greve geral convocada pelo movimento sindical em abril de 2017 foi bastante significativa, mesmo não conseguindo que o sistema de metrô não funcionasse nos horários de pico.

A dificuldade de movimento mais amplos também esteve associada à retomada daquele ambiente de insegurança permanente. A retomada das políticas de privatização, num contexto de implementação dessas reformas trabalhista e previdenciária, dificultou enormemente uma maior organização da categoria. Além disso, a perda do dinamismo econômico com a volta do desemprego sempre se mostrou um elemento de inibição de um período longo de mobilização das categorias.

Esse aspecto acabou influenciando fortemente o período de negociação, entre 2016 e 2018. Além dos prejuízos relacionados ao desmonte da estrutura social e do trabalho, houve uma retração significativa dos ganhos econômicos que limitou a capacidade de contraposição da categoria aos efeitos dessas políticas. A diminuição do papel das mobilizações coletivas, em especial as greves, como elemento legítimo do processo de disputa foi um exemplo claro desse processo. Essa conjuntura despertou questionamentos sobre o comportamento de um conjunto de trabalhadores(as) em uma dada condição real e objetiva, considerando a relação entre a piora nas condições de vida e a capacidade de enfrentamento, como poderá ser observado nos itens seguintes.

3.3 Uma análise dos Acordos Coletivos de Trabalho

3.3.1 Acordo Coletivo de Trabalho 2011/2012

O ano de 2011 foi o primeiro do mandato da presidenta Dilma Rousseff, eleita na esteira do sucesso do segundo período da gestão Lula, o qual teve bons índices de crescimento econômico, baixos índices de desemprego e, no caso da categoria de trabalhadores (as) em questão, um ano após a implantação de um novo Plano de Emprego e Salário (PES). O novo plano contava com algumas contrapartidas por parte dos trabalhadores, como o rebaixamento do percentual do adicional de periculosidade de 50% para 30% do salário base, percentual mínimo previsto em lei, e a supressão do direito ao abono salarial por cada ano a mais de trabalho (anuênio). Nos anos seguintes, o plano acabou gerando uma série de passivos no âmbito da justiça do trabalho em relação à sua estrutura. Mesmo assim, num primeiro momento, ele contribuiu para uma ascensão significativa do nível de renda da maior parte dos empregados (as).

Neste sentido, a campanha salarial em 2011 ocorreu sob um baixo nível de tensão e conflito entre os empregados e a companhia. O índice de reajuste oferecido pelo Departamento de Estatais (DEST) do Ministério do Planejamento teve como base o índice IPCA acumulado para os últimos doze meses até a data base da categoria, chegando assim aos 6,40%.

A campanha foi rápida e o acordo foi finalizado ainda durante o mês de maio de 2011. As perdas citadas anteriormente foram compensadas na campanha salarial pelo Plano de Emprego e Salário recém aprovado que havia garantido um aporte significativo de recursos para melhoria no salário base dos(as) trabalhadores(as). Ao menos no caso do adicional de periculosidade, ele corresponde a um percentual do salário base, dessa forma, em valores absolutos, o aumento dessa base salarial acabava compensando a perda no índice percentual.

O índice de reajuste oferecido foi aceito pela categoria e teve repercussão sobre todas as cláusulas de natureza econômica, como pode ser observado na Tabela 3.1.

Tabela 3.1 – Números relativos ao acordo 2011/2012

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	6,40% de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa	Acordo não previa
Abono apontador	6,40% de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	6,40% de reajuste no valor do benefício
Cesta básica	Acordo não previa
Auxílio creche	6,40% de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	6,40% de reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	6,40% de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do ACT 2011/2012

3.3.2 Dissídio Coletivo de Greve 2012/2013

A campanha salarial no ano de 2012 se deu de maneira bastante dura. Mesmo ainda não tendo entrado numa espiral de crise e com uma boa avaliação, o governo/empresa decidiu endurecer oferecendo um reajuste de apenas 2% nos salários dos (as) trabalhadores (as), o que correspondia a um valor abaixo da metade do IPCA acumulado para o período.

Diante desse quadro a categoria metroviária deflagrou uma das maiores greves de sua história, chegando a trinta e sete dias de paralisação parcial das suas atividades, conforme podemos observar no seguinte trecho de matéria veiculada na página eletrônica do G1 durante o exercício da greve:

A greve dos metroviários do Recife entra no seu décimo dia nesta quarta-feira (23) e ainda sem previsão de fim. As linhas Sul (Recife-Cajueiro Seco) e Centro (Recife-Camaragibe) do Metrorec, além das linhas Diesel (Cajueiro Seco-Cabo e Cajueiro Seco-Curado), continuam funcionando apenas no horário de maior movimento, de segunda a sexta, das 5h às 8h30 e das 16h30 às 20h, e aos sábados, das 5h às 13h. Fora desses intervalos, os trens não circulam e as estações ficam fechadas. O início da paralisação ficou decidido na última segunda-feira (14) e está afetando cerca de 260 mil passageiros que utilizam o transporte ferroviário na Região Metropolitana do Recife. De acordo com informações do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco (Sindimetro-PE), a categoria no estado mandou representações para as negociações no âmbito federal, junto aos ministérios e à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Ainda não há avanços na negociação. [...] O Sindimetro-PE informa que a categoria quer uma reposição salarial de 5,13%, que é o índice da inflação entre 2011-2012, e o plano de saúde (G1 PE, 2012).

A negociação terminou indo a dissídio no Tribunal Superior do Trabalho (TST), que acabou deliberando por um reajuste de 4,5%, um pouco abaixo da inflação acumulada de 5,1%. Além da compensação dos dias parados sem efetivação de descontos, como era a intenção da empresa.

Um detalhe importante dessa campanha salarial foi a capacidade que os trabalhadores tiveram em levar tão longe uma paralisação provando uma grande disposição de luta. Aliado a isso, havia uma sensação de que os direitos conquistados até aquele momento estariam a salvo, eliminando o fator medo que naturalmente retrai os trabalhadores em épocas de alto desemprego, restrição de direitos e flexibilização das relações de trabalho, como é o caso atual. Ou seja, o ambiente de expansão econômica e melhores condições da força de trabalho foram fundamentais para impulsionar a categoria ao enfrentamento contra a gestão da companhia e a realização da greve.

Segue abaixo os números referentes aos percentuais de reajuste nas cláusulas de caráter econômico em relação à negociação anterior:

Tabela 3.2 – Números relativos ao dissídio 2012/2013

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	4,50 % de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa	Acordo não previa
Abono apontador	4,50 % de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	4,50 % de reajuste no valor do benefício

Cesta básica	Acordo não previa
Auxílio creche	4,50 % de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	4,50 % de reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	4,50 % de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do Dissídio Coletivo de Trabalho 2012/2013

3.3.3 Acordo Coletivo de Trabalho 2013/2014

O ano de 2013 teve um contexto diferenciado em relação a disputa econômica desenvolvida anualmente entre a categoria de trabalhadores (as) e a CBTU. Esta condição se deveu à conjunção dos seguintes fatores.

O governo de Dilma Rousseff, na segunda metade do primeiro mandato, começava a sentir os efeitos de uma crise política que se aprofundaria dali em diante. O índice de aprovação do seu mandato começava a sofrer os impactos de um processo inflacionário e os movimentos sociais questionavam os investimentos de vultosos recursos públicos na realização da Copa do Mundo de futebol.

Dentro desse contexto inicial de crise foi realizada a Copa das Confederações, evento teste para a Copa do Mundo do ano seguinte, e da qual Recife foi uma das sedes. Os trabalhadores(as) metroviários(as), que têm sua data base de negociação salarial fixada em 1º de maio, estavam em pleno processo de negociação junto à direção da companhia e o MPOG na época em que se aproximava a realização do evento futebolístico. Essa condição especial deu à categoria um poder de barganha diferenciado no processo de negociação em relação aos anos anteriores, principalmente considerando a importância que o metrô teria para o sucesso do evento no que tange ao deslocamento das pessoas em direção aos jogos.

O sindicato convocou uma assembleia para o dia 14 de junho, na qual seria proposta a deflagração de um movimento grevista. Diante dessa possibilidade o governo encaminhou uma nova proposta de acordo salarial, a qual foi aceita pelos(as) trabalhadores (as), suspendendo a

possível greve. Neste sentido, o movimento tomado pelo governo comprovou que havia uma margem significativa em relação ao que era possível oferecer em termos de reajuste, em função do dinamismo econômico ainda existente, conforme tratado no capítulo anterior.

O acordo salarial teve uma particularidade que foi extremamente benéfica para os(as) empregados(as) com remuneração mais baixa, já que dos 7,4% de reajuste conquistado, 6,49% - taxa de inflação do período – seriam atribuídos de forma escalonada aos(às) empregados(as). Ou seja, o impacto financeiro na folha salarial seria dividido pelo número de funcionários(as) acrescentando a cada salário o mesmo valor financeiro, como mostra a matéria publicada em página eletrônica pelo portal G1:

Em assembleia realizada na noite desta sexta-feira (14), os metroviários decidiram não entrar em greve. A reunião ocorreu após a categoria aceitar, na quinta-feira (13), reajuste salarial de 7,4%, sendo 6,49% do aumento repassados de forma escalonada e o restante linear. Em nota, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), vinculada ao Ministério das Cidades, confirmou o acordo que evitou a paralisação do metrô no Recife. Ao longo desta semana, os trabalhadores ameaçaram cruzar os braços, pondo em risco a operação montada para o funcionamento do metrô durante os jogos da Copa das Confederações. Inicialmente, a categoria pedia reajuste de 16,49% (IPCA + 10% de ganho real), mas a CBTU ofereceu apenas 2,02% de aumento. Após três rodadas de negociação no Ministério do Trabalho, o acordo foi fechado em 7,4% e a possibilidade de paralisação, descartada. (G1 PE, 2013)

Outro avanço importante que os(as) trabalhadores(as) conquistaram com esse acordo foi o aumento de 26 para 28 dias no valor unitário do cartão alimentação/refeição. No dissídio anterior (2012-2013) o valor unitário correspondia a R\$ 22,48, totalizando R\$ 584,69 mensais. Neste novo documento (2013-2014), aos R\$ 22,48 foi acrescido o índice de reajuste de 7,4%, chegando a R\$ 24,15. Com acréscimo das duas unidades diárias o valor total mensal chegou R\$ 676,25, correspondendo a um acréscimo real de 15,65% no benefício, como mostra a Tabela 3.3.

Tabela 3.3 – Números relativos ao acordo 2013/2014

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	7,4% total, dos quais 6,5% distribuídos escalonadamente e 0,9% distribuídos linearmente
Diferença de quebra de caixa	25% do salário nominal a quem exerce função permanente
Abono apontador	7,4% de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	15,65 % de reajuste no valor do benefício
Cesta básica	Acordo coletivo de trabalho não previa

Auxílio creche	7,4% de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	7,4% de reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	7,4% de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do ACT 2013/2014

3.3.4 Acordo Coletivo de Trabalho 2014/2015

O ano de 2014, assim como 2013, também foi bastante favorável em função da realização da Copa do Mundo de Futebol, que teria Recife como uma das sedes. Por isso, havia uma conjuntura favorável para o processo negocial.

Apesar disso, não houve movimento de greve e o índice de reajuste salarial equivaleu à inflação acumulada para o período, chegando ao índice de 6,28%, um pouco inferior ao conquistado no ano anterior. A forma de implementação, porém, teve uma diferença significativa, pois não houve o mesmo reajuste escalonado extremamente benéfico para os(as) empregados(as) com remuneração mais baixa. Dessa forma, os 6,28% foram inseridos linearmente nos proventos de cada empregado(a). Esse percentual de reajuste ainda teve repercussão nos seguintes benefícios: abono apontador, auxílio creche e auxílio materno infantil.

O reajuste no auxílio alimentação foi de apenas 3,5% em relação ao acordo anterior, porém, a categoria conquistou naquele acordo o auxílio cesta básica no valor de R\$ 190,00. Somados os dois benefícios, tendo em vista que ambos passaram a ser creditados no mesmo cartão alimentação, o valor total do crédito superava o índice salarial de reajuste alcançado, atingindo o significativo valor percentual de 31,6%

O acréscimo no salário nominal de quem assumia função permanente de quebra de caixa, ou seja, guarda e conferência de numerários, permaneceu nos 25%. Por outro lado, os empregados (as) que exerciam a função de forma eventual passaram a ter direito ao acréscimo do mesmo valor referente ao índice de reajuste salarial nos meses em que exercessem a função.

Segue abaixo os números referentes aos percentuais de reajuste nas cláusulas de caráter econômico em relação à negociação anterior:

Tabela 3.4 – Números relativos ao acordo 2014/2015

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	6,28% de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa*	25% do salário nominal a quem exerce função permanente; 6,28% de reajuste a quem exerce habitualmente
Abono apontador	6,28% de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	3,5% de reajuste no valor do benefício
Cesta básica	R\$ 190,00 acrescido ao cartão alimentação/refeição
Auxílio creche	6,28% de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	6,28% de reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	6,28% de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do ACT 2014/2015

3.3.5 Acordo Coletivo de Trabalho 2015/2016

O ano de 2015 foi o primeiro do segundo mandato de Dilma Rousseff e o único dos quatro previstos que ela concluiu como presidente. A crise, que tomava forma desde a segunda metade do primeiro mandato, havia se aprofundado e sua eleição em outubro de 2014 foi extremamente apertada. Logo após o resultado das urnas, as forças políticas derrotadas assumiram publicamente que atuariam deliberadamente para inviabilizar sua agenda programática.

Diante deste cenário crítico, o governo resolveu ampliar sua política conciliatória e entregou a gestão da economia ao setor financeiro quando escolheu Joaquim Levy para o Ministério da Fazenda. Logo que assumiu o cargo, Levy apresentou uma série de medidas restritivas no acesso a pensão por morte e ao seguro-desemprego, o que ampliou a crise entre o

governo e sua base de apoio que considerou ter sido vítima de estelionato eleitoral. Por sua vez, o aceno aos setores conservadores não serviu para que eles mudassem sua política de desgaste e sabotagem contínua, o que resultou no processo de impeachment levado a cabo no primeiro semestre do ano seguinte.

Mesmo com toda a tensão em torno do governo, e com uma crise econômica que continuava se aprofundando, a categoria metroviária de Pernambuco conquistou um bom acordo salarial na casa dos 8,17% de reajuste, o que significou a reposição exata da inflação acumulada medida pelo IPCA até abril daquele ano.²⁹

Além da reposição inflacionária o cartão alimentação/refeição teve um reajuste de 8,20%, 0,3% superior ao índice salarial e à inflação acumulada. A cesta básica teve um acréscimo de 18,81%, 10,61% superior ao índice salarial e à inflação acumulada.

No campo dos direitos sociais foi acrescentado o Vale Cultura no valor de R\$ 50,00 mensais, o qual permitia a compra de livros, material escolar e acesso a eventos culturais a partir de um cartão de débito.

Um resumo das cláusulas econômicas fechadas no ACT 2015/2016 está apresentado na Tabela 3.5:

Tabela 3.5 – Números relativos ao acordo 2015/2016

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	8,17% de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa	25% do salário nominal a quem exerce função permanente; 8,17% de reajuste a quem exerce habitualmente
Abono apontador	8,17% de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	8,20% de reajuste no valor do benefício
Cesta básica	18,81% de reajuste no valor do benefício
Auxílio creche	8,17% de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	8,17% de reajuste no valor do benefício

²⁹ O exemplo dessa campanha salarial é sintomático sobre a relação contraditória existente no governo, pois estava caracterizado o conflito entre a permanência de um Estado de caráter social no qual os(as) trabalhadores(as) conseguem espaço de diálogo e para avanço das suas pautas, em concomitância com uma linha liberal voltada unicamente aos interesses do mercado, via de regras às custas dos(as) mesmos(as) trabalhadores(as).

Plano de saúde / reembolso máximo	8,17% de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Benefício no valor de R\$ 50,00

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do ACT 2015/2016

Não houve greves durante a campanha salarial e o acordo foi firmado entre as partes no mês de agosto sem a necessidade de determinação judicial. Porém, no mês dia maio, ainda com a campanha salarial em andamento, foi realizada uma paralisação dos trabalhadores metroviários contra a edição das Medidas Provisória 664 e 665 relativas às restrições nos direitos à pensão por morte e ao seguro-desemprego citados no item 3.2, assim como, em função do Projeto de Lei 4330, que objetivava flexibilizar as possibilidades de terceirização de atividades, como mostra matéria vinculada na página eletrônica do G1:

A Região Metropolitana do Recife amanheceu sem opção de transporte público nesta sexta-feira (29). Ônibus e metrô não circulam desde o início da manhã porque rodoviários e metroviários aderiram ao Dia Nacional de Paralisação, convocado por centrais sindicais de todo o país em protesto contra as últimas mudanças na legislação trabalhista. Muita gente não sabia do movimento e lotou as paradas de ônibus no início desta manhã [...]. À tarde, rodoviários e metroviários participam do protesto convocado pelas centrais sindicais. Segundo a Central Única de Trabalhadores (CUT), a concentração começa às 14h em frente à sede da Federação das Indústrias de Pernambuco (Fiepe), em Santo Amaro, na Zona Norte do Recife. O movimento deve seguir em passeata pela Avenida Cruz Cabugá e outras vias do centro da cidade. Segundo a CUT, químicos, petroleiros, metalúrgicos, urbanitários e filiados ao Sindicato dos Trabalhadores Públicos Federais em Saúde e Previdência Social no Estado de Pernambuco (Sindsprev-PE) também participarão do ato (G1 PE, 2015).

Tal contexto é interessante em dois sentidos. No primeiro, ele mostra o grau de contradição existente na política de governo que originalmente se apoiava nos interesses das classes populares e valorizava o trabalho, o que fica claro nos resultados da campanha salarial dos(as) metroviários(as), ao mesmo tempo em que ele assume uma agenda que caminha no sentido exatamente contrário aos aspectos que dizem respeito ao mesmo tema. O segundo ponto diz respeito ao caráter da intervenção dos trabalhadores(as) metroviários(as) que, mesmo não sendo objeto direto das medidas de restrição tomadas pelo governo, não deixaram de assumir uma posição classista aderindo à paralisação.

3.3.6 Acordo Coletivo de Trabalho 2016/2017

O acordo celebrado em 2016 foi marcado pelo alto nível de incerteza, tendo em vista o processo de impeachment de Dilma Rousseff ocorrido já durante o período de campanha salarial. Uma eventual saída da presidenta significava não só uma troca de governo, mas sim uma mudança de linha política que já havia sido expressa no documento Uma Ponte Para o Futuro, publicado pelo então PMDB, partido de Michel Temer, o futuro substituto de Rousseff, caso a deposição se efetivasse.

Mesmo diante de um cenário complexo em relação ao futuro, a condição transitória entre governos permitiu que a categoria fechasse um acordo relativamente positivo, tendo em vista as incertezas do cenário político. A própria fragilidade do governo e a necessidade de reaproximação com sua base social, inclusive em relação à política econômica, criou um ambiente mais favorável para as conquistas do acordo coletivo. Naquele período, por exemplo, já havia sido trocado Joaquim Levy por Nelson Barbosa no Ministério da Fazenda a fim de alterar a agenda econômica proposta no início do governo.

O reajuste salarial ficou 1% abaixo da inflação acumulada pelo IPCA, que chegou aos 9,28%. Por sua vez, o reajuste no valor do auxílio alimentação/refeição foi na ordem dos 16%, sendo a ele acrescentado o valor do benefício Vale Cultura, que a companhia suprimiu alegando dificuldades de operacionalização. Em relação às demais cláusulas sociais não houve qualquer alteração, o que indicava não haver até aquele momento uma perseguição sistemática aos direitos conquistados ao longo dos anos.

Ainda assim a categoria realizou um movimento de greve durante o mês de maio, recusando a proposta inicial de 5,5% de reajuste oferecido pela empresa. Uma matéria veiculada na página eletrônica do G1 relatava a divergência no índice de reajuste, contudo, havia acordo nos demais itens da pauta: “os metroviários reivindicam 9,28%, equivalente à reposição inflacionária, enquanto a proposta da CBTU é de 5,5% de aumento. Por isso, a categoria decidiu que irá aguardar até a sexta-feira (20) para a empresa ajuizar o dissídio coletivo no Tribunal Superior do Trabalho (TST) a fim de que o colegiado possa decidir sobre o impasse” (G1 PE, 2016).

Após a empresa ter protocolado o dissídio de natureza econômica a categoria suspendeu o movimento grevista.

Segue abaixo os números referentes aos percentuais de reajuste nas cláusulas de caráter econômico em relação à negociação anterior:

Tabela 3.6 – Números relativos ao acordo 2016/2017

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	8,28% de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa	25% do salário nominal a quem exerce função permanente; 8,28% de reajuste a quem exerce habitualmente
Abono apontador	8,28% de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	16% de reajuste no valor do benefício
Cesta básica	8,28% de reajuste no valor do benefício
Auxílio creche	8,28% de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	8,28% de reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	8,28% de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do ACT 2016/2017

3.3.7 Dissídio Coletivo de Trabalho 2017/2018

A discussão salarial realizada em 2017 foi a primeira travada efetivamente dentro do governo de Michel Temer. Neste sentido, se observava naquele momento uma mudança profunda nas possibilidades de interlocução no processo negocial. Tanto os representantes diretos da gestão da empresa, como do departamento de estatais do MPOG se apresentavam de forma bastante resoluta, restringindo ao máximo o diálogo com a representação sindical.

Durante o período de negociação salarial já tramitava no Congresso Nacional o projeto de reforma trabalhista, que viria a entrar em vigor no mês de novembro do mesmo ano. Diante disso, no dia 28 de abril foi realizada uma grande greve geral no país, exatamente cem anos após a primeira greve a nível nacional que se tem registros, realizada em 1917.

A greve geral foi um grande ato político e de mobilização classista, mesmo não tendo conseguido evitar que a pauta do governo, extremamente prejudicial aos trabalhadores, fosse

aprovada quase que integralmente nas casas legislativas. A categoria metroviária aderiu ao movimento de paralisação de um dia, gerando grande repercussão e tendo impacto importante na mobilidade urbana da Região Metropolitana do Recife.

Em relação à negociação salarial, mesmo com todas as dificuldades, a categoria conseguiu manter intactos os direitos sociais, levando à julgamento no TST apenas o índice de reajuste, como mostra o trecho de matéria publicada em junho pelo Diário de Pernambuco após assembleia da categoria:

Em assembleia na noite desta terça-feira, os metroviários optaram por manter o estado de greve e aguardar o andamento das negociações com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos antes de paralisar as atividades. Nesta terça-feira, segundo o Sindicato dos Metroviários, a CBTU/Metrorec apresentou o protocolo do dissídio coletivo. A categoria pede um reajuste salarial de 12,29% para repor as perdas dos últimos anos, além de melhores condições de trabalho. A assembleia aconteceu, às 18h, na Estação Central do Metrô do Recife. Uma nova assembleia está marcada para a próxima quarta-feira, dia 21, às 18h, no mesmo local. "Os metroviários se reuniram para avaliar o movimento do acordo coletivo 2017/2018. Houve as ponderações sobre o fato de que a empresa tinha apresentado índice zero de reposição, mas hoje foi apresentado o protocolo do dissídio. Acreditamos que era viável aguardar e fazer uma nova avaliação depois", esclareceu o presidente do sindicato, Getúlio Basílio. A categoria decretou estado de greve no final de maio. "Pleiteamos a reposição de perdas históricas dos metroviários, mas, diante da atual conjuntura, sabemos que talvez não seja alcançado. A empresa concordou com as cláusulas sociais, mas também queremos melhores condições de trabalho", adiantou Getúlio Basílio [...] (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2017).

O reajuste aprovado em dissídio foi de 3,98%, se estendendo pelas demais cláusulas com repercussão financeira. Este índice ficou 0,1% abaixo do IPCA acumulado para o período, que já era o menor desde o ano inicial dessa pesquisa (2011), retratando o processo recessivo em que o país vivia.

Esse ponto é importante, pois, embora o reajuste tenha ocorrido no mesmo nível do IPCA, em comparação com os outros anos, significou um menor crescimento salarial da categoria em termos nominais.

Segue abaixo os números referentes aos percentuais de reajuste nas cláusulas de caráter econômico em relação à negociação anterior:

Tabela 3.7 – Números relativos ao dissídio 2017/2018

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	3,98% de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa	25% do salário nominal a quem exerce função permanente; 3,98% de reajuste a quem exerce habitualmente
Abono apontador	3,98% de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	3,98% de reajuste no valor do benefício
Cesta básica	3,98% de reajuste no valor do benefício
Auxílio creche	3,98% de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	3,98% de reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	3,98% de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do ACT 2017/2018

3.3.8 Dissídios Coletivo de Trabalho 2018/2020

O dissídio coletivo de 2018 se deu numa conjuntura política extremamente crítica aos trabalhadores. Foi a primeira realizada dentro dos ditames da Reforma Trabalhista apresentada pelo governo Temer, aprovada no congresso nacional e em vigor desde o final de 2017. Em paralelo a isso, o ano eleitoral não trazia nenhuma perspectiva política auspiciosa à classe trabalhadora, tendo em vista a perseguição sistemática de setores do Estado, e de fora dele, a todas as possibilidades de retorno a um projeto de governo progressista.

Neste sentido, e diante do tamanho das incertezas sobre o futuro a curto e médio prazo, a possibilidade de conseguir um acordo bianual era vista com bons olhos pela entidade de representação e por grande parte da categoria.

Pela primeira vez em muitos anos os(as) trabalhadores(as) realizaram uma campanha salarial de caráter completamente defensiva, já sob vigência do novo regime fiscal implemen-

tado a partir da Emenda Constitucional 95. Essa nova realidade colocava os trabalhadores públicos como sujeitos historicamente beneficiados pela ganância do Estado e que a reposição da casa em ordem passava diretamente pela supressão de seus “privilégios”. Diante disso, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, responsável pela condução do processo da parte do governo, realizou uma proposta rebaixada, oferecendo um reajuste salarial inferior a 1%, além da supressão de uma série de direitos e benefícios.

A campanha se prolongou até o mês de dezembro de 2018 com os(as) trabalhadores(as) decretando estado de greve, conforme trecho abaixo publicado no portal do jornal Folha de Pernambuco:

Metroviários do Recife rejeitaram a proposta que visa ao reajuste de menos de um por cento do salário da categoria e decidiram pelo estado de greve. Em assembleia, nesta terça-feira (11), o Sindicato dos Metroviários de Pernambuco (Sindmetro-PE) convocou a categoria para avaliar a proposta da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) (FOLHA DE PERNAMBUCO, 2018).

O final da campanha se deu com o julgamento do mérito pelo Tribunal Superior do Trabalho já no ano de 2019. O reajuste salarial determinado ficou abaixo da inflação acumulada para o período, que foi de 2,76%, mas irrisoriamente acima do índice oferecido aos(as) trabalhadores(as), chegando ao percentual de 1,01%. Este índice se estendeu aos benefícios do abono apontador, do auxílio alimentação, cesta básica, auxílio creche e auxílio materno infantil.

Por outro lado, a categoria perdeu cláusulas historicamente consolidados nos acordos coletivos anteriores. Dentre esses direitos estavam:

- (i) conversão tecnológica (promoção de reciclagem ou realocação de empregados em caso de implantação de novas tecnologias);
- (ii) capacitação profissional (obrigatoriedade por parte da companhia de oferecer anualmente capacitações e treinamentos relativos às atividades laborais dos(as) empregados(as));
- (iii) férias em meses nobres (garantia do direito ao gozo de férias nos meses de janeiro, fevereiro, julho ou dezembro);
- (iv) abono frequência em dia de pagamento (liberação de meio expediente aos(as) empregados(as) do setor de manutenção nos dias de pagamento salarial);

- (v) empregados estudantes (abono de dez dias de meio expediente ou cinco dias de trabalho durante o ano aos(as) empregados(as) regularmente matriculados(as) em instituições regulares de ensino para realização de provas e exames);
- (vi) compensação de dias / calendário anual (compensação de dias intercalados entre feriados e fins de semana, mediante compensação diluída no decorrer do exercício).

Esta era uma situação nova na vida da categoria e que dava a exata medida do nível de ataque sofrido pelos(as) trabalhadores(as) a partir do resultado do processo eleitoral anterior. Além de aprofundar a agenda de abertura econômica do governo Dilma, o governo Temer adotou como centro de sua gestão uma política de arrocho fiscal, afetando diretamente os(as) trabalhadores(as) por meio das reformas adotadas no período. Essa nova diretriz econômica, somada a maior dificuldade de diálogo com o novo governo, fragilizou o ambiente de negociação e a capacidade de mobilização dos(as) trabalhadores(as).

Contudo, em nível de comparação com outras categorias de trabalhadores, e tomando por base o trabalho de Colombi *et al* (2021), é possível constatar que as alterações possibilitadas pela legislação relativas à jornada de trabalho, com suas novas possibilidades de realização, sejam pelo mecanismo do banco de horas, da jornada intermitente, do teletrabalho, ou do intervalo intrajornada não tiveram impacto significativo na categoria metroviária até o momento. Em relação às formas variáveis de remuneração também não se verifica impactos diretos, tendo em vista que mecanismos como o da participação nos lucros e resultados nunca compuseram o arcabouço de direitos e benefícios dos metroviários. Por fim, no que concerne às relações sindicais, ao menos do ponto de vista formal, todas as prerrogativas presentes nos acordos anteriores permaneceram, não sendo objeto de alteração cláusulas que tratassem da organização no local de trabalho, da homologação de demissões, ou do financiamento sindical. Dessa forma, pode-se concluir que, por mais que a questão econômica da remuneração salarial dos(as) empregados(as) fosse crítica, numa análise mais ampla e de fundo comparativo com o conjunto da classe trabalhadora, os(as) metroviários(as) ainda estava relativamente protegidos.

Seguem abaixo os números referentes aos percentuais de reajuste nas cláusulas de caráter econômico em relação à negociação anterior:

Tabela 3.8 – Números relativos ao primeiro ano do dissídio bianual 2018/2019

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	1,01% de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa	25% do salário nominal a quem exerce função permanente; 1,01% de reajuste a quem exerce habitualmente
Abono apontador	1,01% de reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	1,01% de reajuste no valor do benefício
Cesta básica	1,01% de reajuste no valor do benefício
Auxílio creche	1,01% de reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	1,01% de reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	1,01% de reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do Dissídio Coletivo de Trabalho 2018/2020

Tendo em vista que o dissídio coletivo teve caráter bianual, é necessário dividir a análise em dois períodos, para que ele corresponda do ponto de vista da proporção temporal às campanhas salariais anteriores. Neste sentido, a decisão judicial previa um gatilho no valor do salário base correspondente a 60% do índice do INPC acumulado para o período. As demais cláusulas econômicas não tiveram qualquer atualização nos valores a partir do segundo ano de vigência da decisão do TST.

Por isso, como mostra a Tabela 3.10, fora o salário que foi reajustado em 3,04%, todas as cláusulas permaneceram sem correção, com exceção da função da diferença de quebra de caixa que a cláusula de 25% do salário nominal permaneceu para o período 2019/2020.

Tabela 3.9 – Números relativos ao segundo ano do acordo bianual 2019/2020

CLÁUSULA	RESULTADO
Índice de reajuste salarial	3,04% de reajuste salarial
Diferença de quebra de caixa	25% do salário nominal a quem exerce função permanente; sem reajuste a quem exerce habitualmente
Abono apontador	Sem reajuste no valor do abono
Cartão alimentação/refeição	Sem reajuste no valor do benefício
Cesta básica	Sem reajuste no valor do benefício
Auxílio creche	Sem reajuste no valor do benefício
Auxílio materno infantil	Sem reajuste no valor do benefício
Plano de saúde / reembolso máximo	Sem reajuste no valor máximo de reembolso
Complementação de auxílio doença	100% de complementação salarial nos primeiros seis meses de afastamento; 70% de complementação salarial após o sexto mês de afastamento
Vale Cultura	Acordo coletivo de trabalho não previa

Fonte: Tabela produzida pelo autor com dados do Dissídio Coletivo de Trabalho 2019/2020

3.4 Evolução das cláusulas econômicas dos Acordos Coletivos

Nessa seção, pretende-se demonstrar a trajetória de reajuste dos principais auxílios (cartão alimentação/refeição e auxílio creche) e do salário da categoria em comparação com a evolução da inflação no mesmo período. Para efeitos de comparação, são utilizados o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo³⁰ (IPCA) e Índice de Custo de Vida³¹ (ICV). O

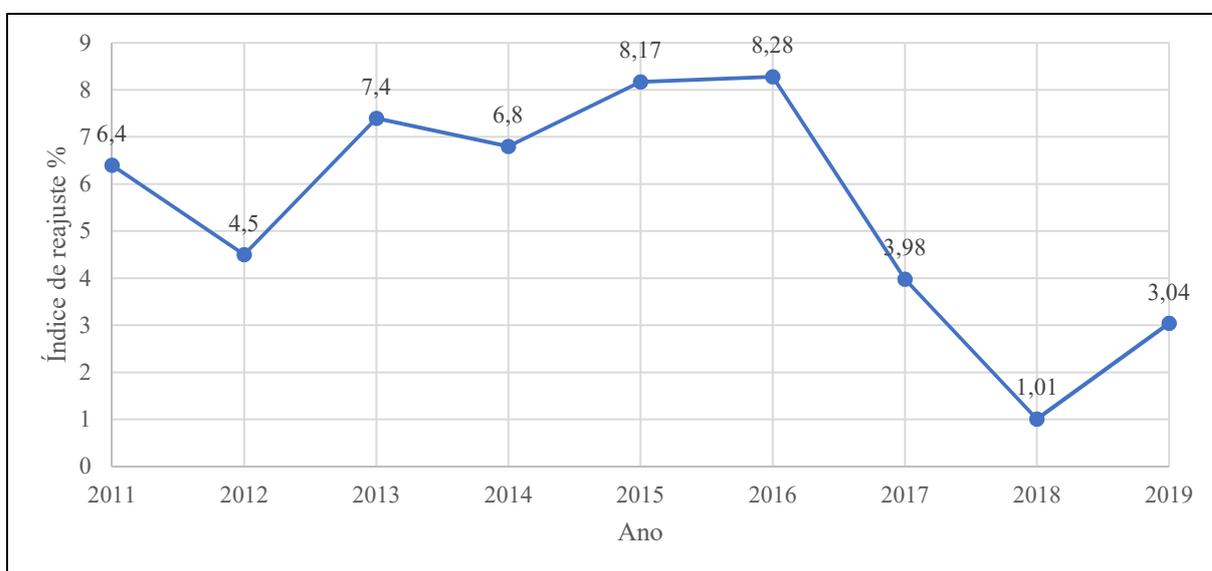
³⁰ O Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor – SNIPC produz contínua e sistematicamente o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA que tem por objetivo medir a inflação de um conjunto de produtos e serviços comercializados no varejo, referentes ao consumo pessoal das famílias. Esta faixa de renda foi criada com o objetivo de garantir uma cobertura de 90% das famílias pertencentes às áreas urbanas de cobertura do Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor - SNIPC. Esse índice de preços tem como unidade de coleta estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, concessionária de serviços públicos e internet e sua coleta estende-se, em geral, do dia 01 a 30 do mês de referência. Atualmente, a população-objetivo do IPCA abrange as famílias com rendimentos de 1 a 40 salários mínimos, qualquer que seja a fonte, residentes nas áreas urbanas das regiões de abrangência do SNIPC, as quais são: regiões metropolitanas de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, além do Distrito Federal e dos municípios de Goiânia, Campo Grande, Rio Branco, São Luís e Aracaju (IBGE, 2021).

³¹ O ICV-DIEESE é calculado mensalmente, desde 1959, no município de São Paulo, com base em uma cesta de produtos e serviços definida por meio de Pesquisas de Orçamento Familiar, realizadas nos anos de 1958, 1969/70, 1982/83 e 1994/95, com o objetivo de adequar o índice às mudanças de hábitos de consumo das famílias paulistanas. O DIEESE divulga quatro taxas de inflação, a saber: a) Índice geral - abrange todos os domicílios; b) Estrato

objetivo desta comparação é se, ao longo do período estudado, houve recomposição da inflação no salário e nos auxílios recebidos pelos metroviários de Pernambuco.³²

O Gráfico 3.1 mostra os índices de reajuste salarial alcançados pelos trabalhadores(as) metroviários(as) entre os anos de 2011 e 2018. Até 2016, o reajuste anual seguiu um padrão superior aos 6%, exceto em 2012, ano em que a categoria realizou um movimento grevista de trinta e sete dias já citado anteriormente. Nesta ocasião, o reajuste foi determinado judicialmente pelo Tribunal Superior do Trabalho, ficando na casa dos 4,5%. Após 2016, ano em que houve o impeachment de Dilma Rousseff, nota-se uma queda abrupta nos índices de reajuste seguintes, sempre abaixo de 4% e chegando ao piso de 1,01% em 2018.

Gráfico 3.1 – Índice de reajuste salarial (2011-2019) Em %



Fonte: Tabela produzida pelo autor a partir das informações constantes nos ACTs e Dissídios Coletivos

Em comparação com os dados de inflação do período (IPCA e ICV), observa-se que, até 2016, os reajustes, via de regra, (com exceção de 2012) ficaram próximos aos índices de inflação ou acima deles, e no período seguinte, o oposto ocorreu como mostra o Gráfico 3.2.

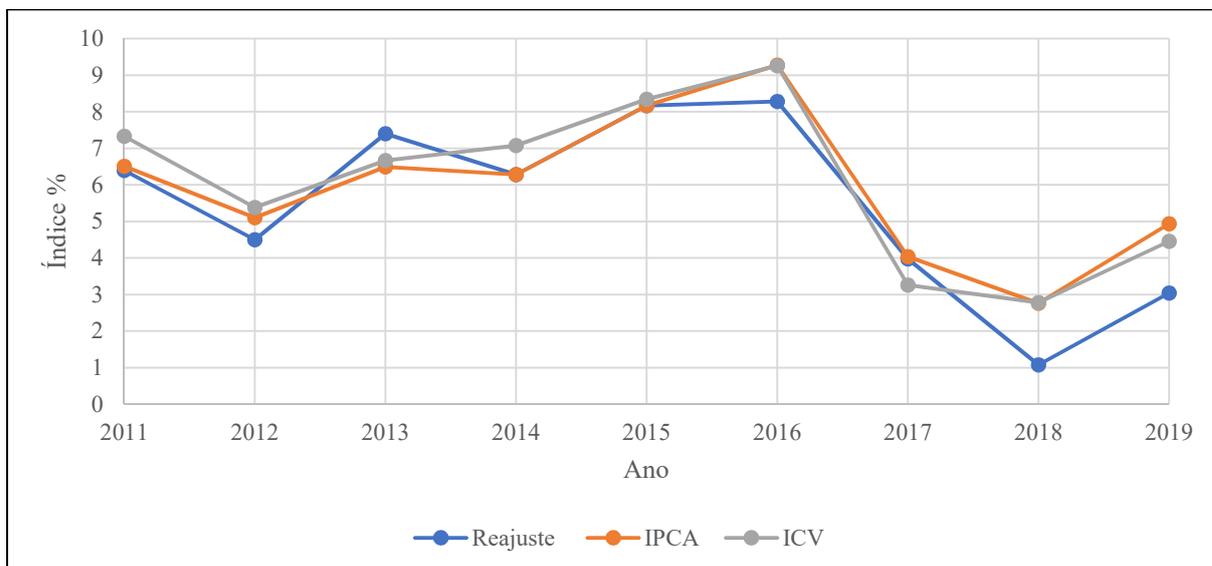
1 - corresponde ao índice referente ao terço inferior da distribuição de renda, que compreende as famílias de menor poder aquisitivo (renda média de R\$ 377,40, a preços de junho/96); c) Estrato 2 – corresponde à inflação do terço das famílias com renda intermediária (renda média de R\$ 934,17, a preços de junho/96); d) Estrato 3 - corresponde ao índice referente ao terço das famílias de maiores rendas (renda média de R\$ 2.978,90, a preços de junho/96) (DIEESE, s/a).

³² De acordo com a página eletrônica do DIEESE a coleta de preços para a composição do IVC foi suspensa em maio de 2020 com a eclosão da pandemia por Coronavírus. A pesquisa não mais será retomada, devendo ser substituída por uma nova (DIEESE, s/a).

Por sua vez, analisando de forma mais detalhada, em relação ao IPCA, pode-se chegar as seguintes conclusões:

- (i) apenas nos anos de 2011 e 2013 o índice total de reajuste foi superior ao IPCA acumulado para o período;
- (ii) em 2013 o percentual do reajuste salarial foi 14% superior ao IPCA acumulado. Essa campanha, conforme relatado no item 1.3 deste capítulo, foi carregada de situações especiais que favoreceram as reivindicações dos trabalhadores;
- (iii) nos quatro últimos anos analisados por esse estudo, em todos eles o índice de reajuste foi inferior à inflação acumulada de acordo com o IPCA. Isso levando ainda em conta o fato de que o acumulado para os anos 2017, 2018 e 2019 ter sido menor que em todos os outros da série, o que significa uma taxa de reajuste ainda menor em proporção e número absoluto;
- (iv) no ano de 2018 o reajuste salarial foi de apenas 36,59% do total acumulado da inflação de acordo com o IPCA. Já em 2019, o percentual de reajuste correspondeu a pouco mais de 60% do acumulado, sendo esses os dois anos com menor índice de reposição alcançado, indicando um empobrecimento significativo da categoria;
- (v) entre os anos de 2011 e 2015 a diferença entre a reposição salarial e a inflação acumulada foi positiva em 0,2%. Ou seja, ao longo dessas primeiras cinco campanhas salariais que são analisadas, os(as) empregados(as) da CBTU tiveram, ao menos, suas remunerações atualizadas segundo o índice inflacionário de referência;
- (vi) entre os anos de 2016 e 2019 a diferença entre a reposição salarial e a inflação acumulada foi negativa em 4,68%. Ou seja, ao longo da segunda metade do período analisado os(as) trabalhadores(as) tiveram uma queda real brusca nas suas remunerações, de acordo com o índice inflacionário de referência.

Gráfico 3.2 – Relação entre o índice de reajuste salarial, IPCA e ICV acumulado (abril de 2011 a abril de 2019)



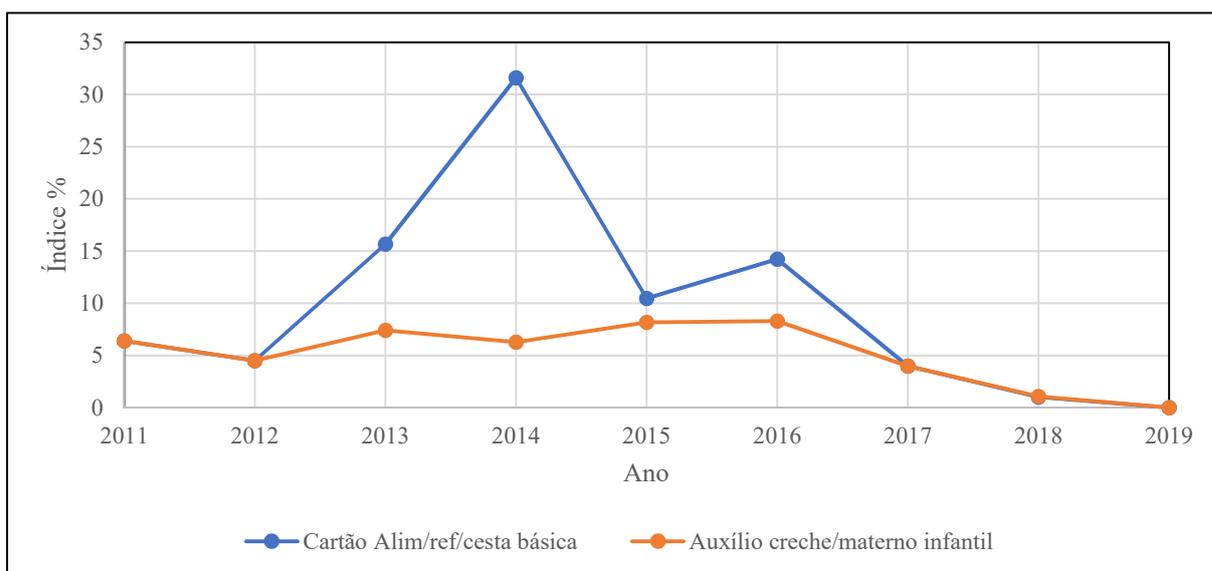
Fonte: Gráfico produzido pelo autor a partir dos dados do IPCA medidos pelo IBGE, dos resultados dos ACTs dos trabalhadores(as) metroviários(as) e do ICV medido pelo DIEESE e publicado na página do Valor Consulting (2021)

Quando se compara o reajuste salarial em relação ao ICV, notam-se algumas diferenças elencadas abaixo:

- (i) ao longo do período histórico o ICV segue uma curva semelhante a traçada pelo IPCA, variando para mais entre 2011 e 2015 e em 2018, e para menos em 2016, 2017 e 2019;
- (ii) apenas nos anos de 2013 e 2017 o índice de reajuste esteve acima do índice de custo de vida medido pelo DIEESE;
- (iii) entre os anos de 2011 e 2015 a diferença entre a reposição salarial e o custo de vida medido pelo ICV foi negativo em 1,61%. Ou seja, ao longo da primeira metade do período em análise os(as) empregados(as) da CBTU tiveram uma pequena perda real nos seus reajustes salariais tomando como base este índice;
- (iv) entre os anos de 2016 e 2019 a diferença entre a reposição salarial e o custo de vida medido pelo ICV foi negativo em 3,37%. Isso significa que em relação à primeira metade do período que estamos analisando o índice de perda da renda salarial dos(as) trabalhadores(as) mais que dobrou;
- (v) é importante salientar que os índices socioeconômicos produzidos pelo DIEESE são apresentados pela categoria como referência de entrada na campanha

salarial, mas para efeito de negociação coletiva os indicadores que são tomados como referência pela empregadora/governo são sempre os produzidos pelo IBGE.

Gráfico 3.3 – Relação entre o índice de reajuste no auxílio alimentação/refeição/cesta básica e auxílio creche/materno infantil

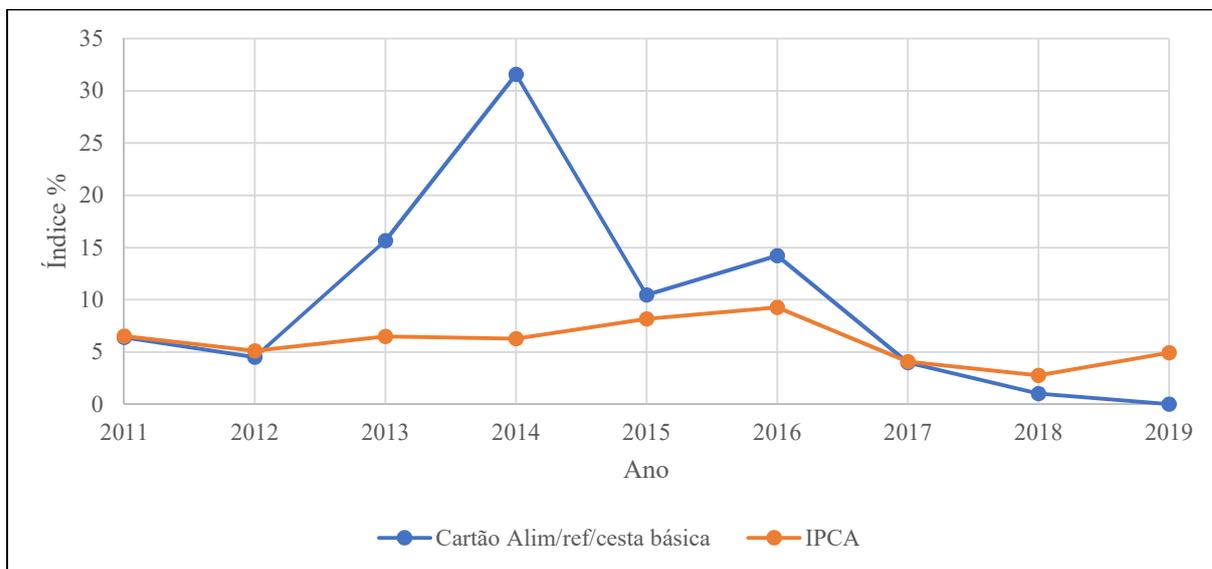


Fonte: Gráfico produzido pelo autor a partir dos dados dos ACTs e Dissídio coletivos entre 2011 e 2018

O Gráfico 3.3 mostra o quanto foi significativo o incremento obtido pelos(as) trabalhadores(as) da CBTU em relação ao benefício do auxílio alimentação/refeição/cesta básica (linha azul). No cálculo estão somadas as três modalidades, tendo em vista que elas têm a mesma natureza prática, pois são creditadas por uma mesma operadora de cartões³³. A linha laranja representa o percentual de reajuste anual dos benefícios do auxílio creche e materno infantil. A sobreposição dessas duas linhas de benefícios sociais dá a medida do quanto foi significativo o avanço no salário indireto desses(as) trabalhadores(as) entre os anos de 2013 e 2016 a partir das conquistas em relação aos benefícios com alimentação/refeição, tendo em vista que a curva dos auxílios creche e materno infantil reproduz exatamente o índice de reajuste salarial até 2018. Vale ressaltar que em 2019 todos esses direitos sociais apresentados no gráfico tiveram reajuste zero, pois o ACT bianual só previa reajuste automático de 60% do INPC acumulado exclusivamente para o salário base.

³³ Por força de ação judicial parte dos(as) empregados(as) recebem desde 2015 os valores referentes ao auxílio alimentação/refeição como uma rubrica a parte no contracheque. Ainda assim, todo o debate em negociação coletiva é realizado mantendo a natureza original do benefício.

Gráfico 3.4 – Relação entre o índice de reajuste no auxílio alimentação/refeição/cesta básica e o índice IPCA



Fonte: Gráfico produzido pelo autor a partir dos dados do IPCA medidos pelo IBGE e dos resultados dos ACTs e Dissídio coletivos entre 2011 e 2018

O Gráfico 3.4 reforça o que foi colocado anteriormente sobre os avanços identificados como ganho salarial indireto a partir dos auxílios alimentação/refeição/cesta básica. No recorte trabalhado, a concessão desses benefícios somados só esteve abaixo do índice inflacionário entre 2011 e 2012 e após 2017. Na campanha salarial de 2013, o ganho que a categoria obteve nesse aspecto foi de 9,16% além inflação acumulada. No ano seguinte (2014) o ganho dos(as) empregados(as) foi ainda maior, tendo em vista a conquista do direito ao benefício da cesta básica, alcançando assim um acréscimo percentual de 25,32% para além do índice inflacionário.

De modo geral, o histórico de negociações coletivas e os números apresentados neste capítulo como resultado desse processo de disputa estiveram sempre sob influência determinante do contexto econômico e político de cada momento em particular.

A primeira parte, entre os anos de 2011 e 2015, foi de manutenção de aspectos importantes nas condições de salário e direitos dos(as) trabalhadores(as), assim como, de avanços significativos em outros pontos. Por sua vez, a partir de 2016 o cenário modificou-se de forma abrupta, levando a categoria a entrar num processo de empobrecimento por perda de renda e de direitos.

A diferença dos ganhos salariais também se reproduziu no comportamento da categoria na defesa de seus interesses mais diretos. No primeiro recorte temporal (2011-2015), es-

ses(as) trabalhadores(as) tiveram um nível bem maior de disposição para o enfrentamento político, exercendo inclusive o direito à greve de forma muito mais corriqueira. Já a partir de 2016, a tônica comportamental foi determinada pelo medo do embate, pela insegurança na manutenção do emprego e, por consequência, do rebaixamento das pautas de reivindicação.

Esses dois movimentos deixam claro o quanto o ambiente em que se trava a luta por melhorias econômicas é determinante para o comportamento da classe. A ruptura com a linha política que vinha sendo adotada desde o início dos governos petistas foi decisiva para o rebaixamento das condições de reprodução da força de trabalho dos(as) empregados(as) da CBTU, assim como, das suas próprias possibilidades de contraposição à exploração, como exercício da luta de classes.

CONCLUSÃO

Este trabalho de pesquisa buscou fazer uma análise das campanhas salariais da categoria de trabalhadores e trabalhadoras metroviárias de Pernambuco, mais particularmente da Região Metropolitana do Recife, com propósito de realizar uma leitura sobre os efeitos das alterações no cenário político sobre as condições socioeconômicas e trabalhistas. Desse modo, a categoria em questão representou uma espécie de microcosmo para a interpretação de um contexto mais amplo, ou seja, a experiência dos metroviários de Recife representa uma espécie de exemplo dos impactos das políticas socioeconômicas para os trabalhadores.

A primeira parte do trabalho teve como propósito situar historicamente o processo de disputa que viria a ser abordado na sequência do trabalho. Dessa forma, se fez necessário analisar de forma mais detalhada dois fatores determinantes para o processo de disputa econômica no mundo do trabalho: (i) o cenário em que se dá essa disputa e (ii) seus agentes diretos discutidos ao longo da tese. Neste sentido, foi realizada uma contextualização histórica do movimento sindical, com ênfase no processo de fundação e desenvolvimento da Central Única dos Trabalhadores, apontando as mudanças que ocorreram ao longo dos governos. Ou seja, buscou-se mostrar como se deu a trajetória do movimento sindical dentro de diferentes governos com diferentes matizes ideológicos.

A fundação da entidade sindical que representa a categoria dos(as) metroviários(as) de Pernambuco é apresentada enquanto parte desse processo de emancipação da classe que ocorria ao longo do mesmo processo de reabertura política e que deu origem a CUT. Trazendo a questão da organização da classe trabalhadora brasileira para a contemporaneidade, este trabalho buscou apresentar um apanhado geral do cenário atual do movimento, considerando as correntes de pensamento em que se divide a ação sindical e contextualizando esse processo com o cenário político.

A análise proposta na primeira parte do trabalho não seria completa sem que fosse realizada uma análise específica da categoria de trabalhadores(as) que é o foco dessa dissertação. Por isso, foi feita uma descrição breve do seu desenvolvimento histórico e o papel que desempenha no contexto do desenvolvimento social brasileiro. Diante disso, foi realizado um levantamento acerca do modal de transportes sobre trilhos no Brasil, comparando sua situação em relação ao mundo. Em seguida, foi feito o levantamento sobre cada modelo de gestão a que

está subordinada a prestação desse tipo de serviço público em cada localidade onde existe no país.

Ao final do Capítulo 1, esta dissertação analisou de forma particular a Companhia Brasileira de Trens Urbanos e seu papel na questão da mobilidade da Região Metropolitana do Recife, de modo a situar o grau de importância do serviço prestado por ela no cotidiano da vida das pessoas e, conseqüentemente, o grau de influência que a ação política dos(as) empregados(as) da companhia tem para a comunidade onde o serviço de transporte é prestado. Por fim, foi realizado um levantamento da atual condição da companhia e o perfil da distribuição do seu quadro de trabalhadores(as).

No Capítulo 2, buscou-se realizar uma análise das orientações socioeconômicas nas últimas três décadas no país, terminando sempre com um estudo mais detalhado dos indicadores do mercado de trabalho em cada um desses momentos. No primeiro período, correspondente aos anos 1990, os (as) trabalhadores(as) estiveram sob forte ataque das políticas neoliberais. Àquela época correspondia ao momento de ascensão do liberalismo no Brasil, com a eleição de Collor. Foi dentro dessa lógica que o governo Collor e os seguintes de Itamar e Fernando Henrique Cardoso estiveram comprometidos com uma clara política de redução do papel do Estado na economia, privatizando as empresas públicas e desregulamentando as relações de trabalho. Como parte integrante desse processo privatista a RFFSA, empresa pública da qual a CBTU foi subsidiária, acabou sendo dividida em lotes e privatizada, entregando nas mãos da iniciativa privada o transporte de cargas por linhas férreas. A CBTU também foi fragilizada por meio do processo de estadualização. Todas essas políticas, evidentemente, enfraqueceram a capacidade de organização para os trabalhadores e trouxeram impactos deletérios, como o crescimento do desemprego e a redução da renda.

Para comprovar essa percepção, foi realizada a análise dos indicadores de emprego, constatando através dos números, tanto o avanço da desocupação profissional, quanto o aumento das formas de trabalho fora do regime regulamentar.

O momento seguinte trabalhado no segundo capítulo teve como foco a década de 2000, quando houve uma recuperação nas condições de vida da maioria da classe trabalhadora, em especial a partir da chegada de Lula à presidência no ano de 2003. A partir de então, houve uma espécie de freio ao ciclo econômico privatista e desregulamentador que até aquele momento guiava a política econômica e social brasileira. Neste sentido, as políticas de expansão dos investimentos, como o instrumento do Programa de Aceleração do Crescimento, e de aumento

dos gastos sociais, como a valorização do salário mínimo, se configuraram como mecanismo indutor de um significativo processo de ampliação do papel do Estado na economia e de uma retomada do desenvolvimento econômico.

O instrumento do PAC é importante, pois teve impactos para a expansão da malha de transportes. No que tange a CBTU, foram realizados, ao longo desse período, uma série de investimentos no modal de transportes sobre trilhos da Região Metropolitana do Recife, se configurando num momento diferenciado de investimentos públicos em infraestrutura que ficou sem receber aportes significativos durante décadas.

Como consequência desse movimento de desenvolvimento das forças produtivas, houve um significativo aumento de renda salarial, de formalização no emprego e de redução dos vínculos não formais, contexto positivo que se reproduziu na melhoria dos indicadores referentes à categoria metroviária de Pernambuco.

A última parte do segundo capítulo teve como foco o mesmo período em que o trabalho busca analisar as campanhas salariais da categoria metroviária em Pernambuco. Neste recorte, ficou clara a ruptura determinante no funcionamento do Estado brasileiro e nas relações socioeconômicas. Desse modo, o período refletiu parte do processo de ascensão e melhoria de vida dos(as) trabalhadores(as), assim como o retrocesso a uma condição semelhante a observada nos anos 1990. Ou seja, num primeiro momento, a força de trabalho teve um ambiente mais favorável de expansão do emprego e renda que, em meados de década, foi revertido em razão da retomada das políticas liberais, calcadas na volta de privatizações e das medidas de desregulamentação. Os principais marcos desse processo foram a emenda constitucional que limitou os gastos públicos por um período de vinte anos e as reformas da legislação trabalhista e do sistema de previdência social, a segunda após a chegada de Jair Bolsonaro à presidência da república em 2019.

No que diz respeito a análise das condições de emprego e renda, a mudança que ocorreu a partir de 2016 teve consequências imediatas, refletindo diretamente na queda do nível de renda da classe trabalhadora e com o aumento nas taxas de desemprego. Com a reforma da legislação trabalhista formas precárias de emprego foram legitimadas, dando um caráter de formalidade ao que antes era tido como trabalho informal.

O Capítulo 3 buscou tratar especificamente sobre as campanhas salariais desenvolvidas pela categoria de trabalhadores(as) metroviários(as) através do Sindicato dos Metroviários

de Pernambuco, entre os anos de 2011 e 2018, como forma de observação prática das vertentes trabalhadas ao longo do capítulo segundo numa dada realidade particular. O estudo dessas campanhas salariais mostrou a mesma tendência observada no último dos três períodos tratados na segunda parte do trabalho, com uma queda significativa na composição salarial dos(as) trabalhadores(as), redução de direitos sociais e vulnerabilidade no vínculo empregatício, causada pela colocação da companhia no Programa Nacional de Desestatização em 2019.

Em relação às hipóteses apresentadas na parte introdutória desde trabalho, os dados apresentados no terceiro capítulo deixam claro que ambiente negocial ao longo da primeira metade da década de 2010 permitiu com que os trabalhadores(as) exercessem uma luta progressiva por avanços socioeconômicos. É importante ressaltar que o período é imediatamente posterior à década de 2000, retratada no capítulo segundo como um período de retomada do crescimento econômico e do avanço nos níveis de emprego em renda, com o Estado exercendo o papel de indutor desse processo. Neste sentido, o saldo positivo que a categoria obteve entre 2011 e 2015 é herança de um processo que teve início com a chegada do Partido dos Trabalhadores ao governo federal ainda em 2003. Por sua vez, a ruptura com o regime político representado pelo impeachment de Dilma Rousseff coincidiu exatamente com o momento em que os dados do terceiro capítulo mostram a queda nos níveis de renda e a perda de direitos sociais pelos trabalhadores(as) metroviários(as), momento em que, em virtude da piora no ambiente negocial, os(as) trabalhadores(as) deixam de exercer uma luta caráter progressiva e passam adotar uma postura defensiva e de baixa expectativa.

A pesquisa mostrou que na luta concreta dos(as) trabalhadores(as) por melhorias salariais o ambiente onde se desenvolve essa disputa é determinante para o nível e a qualidade do enfrentamento exercido por esses homens e mulheres. Neste sentido, os avanços conquistados pelos metroviários(as) até 2015 estão numa relação direta com sua capacidade de enfrentamento, em especial à sua disposição para a mobilização grevista, num contexto de melhores condições econômicas e sociais provenientes das políticas realizadas até aquele momento.

Por outro lado, a queda nas suas condições de salário e direitos a partir de 2016 está numa relação também direta com a queda das suas capacidades reivindicatórias e a falta de disposição para a mobilização e para a greve, num contexto em que os trabalhadores foram colocados “contra a parede” em razão da retomada de políticas econômicas e sociais. Os elementos do medo e da insegurança, o ambiente de crise social, tudo isso contribuiu sobremaneira

para que o defensivismo seja a tônica da postura da classe, mesmo que isso não seja exercido de forma plenamente consciente e deliberada.

O que a pesquisa mostrou foi que a existência desse período de governos progressistas permitiu com que os(as) trabalhadores(as) exercessem de forma muito avançada sua capacidade de luta e reivindicação. Apesar da necessidade de uma coalisão com setores dos mais variados matizes políticas e ideológicas durante os governos petistas tenham colocado limites para a adoção de medidas de emancipação do poder por parte dos trabalhadores, não restam dúvidas de que as políticas econômicas e sociais praticadas pelo governo foram fundamentais para os trabalhadores.

No caso dos metroviários, não apenas porque fomentou a criação de novos postos de trabalho e de renda por meio do aumento dos investimentos, mas também porque forneceu condições objetivas melhores para a realização da luta sindical. Já a partir de 2016, essas condições se modificaram profundamente, por isso reduziu sua capacidade de luta e contraposição ao movimento antagônico do capital, sem contar que a própria repercussão das políticas liberais impactou de forma severa na geração de emprego e renda dos trabalhadores metroviários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

2019 na Trensurb: 48 milhões de passageiros transportados. **ANPTrilhos**, 21 de jan. de 2020. Notícias dos associados. Disponível em: <<https://anptrilhos.org.br/2019-na-trensurb-48-milhoes-de-passageiros-transportados/>> Acesso em: 07 out. 2020.

ABRUCIO, Fernando Luiz. **Trajetória recente da gestão pública brasileira: um balanço crítico e a renovação da agenda de reformas**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, vol. 41, p. 67-86, 2007. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rap/a/4MzHG77HTWjV7BPjYL7mcGg/?lang=pt>> Acesso em: 15 set. 2021.

Acordo Coletivo de Trabalho 2011/2012. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**, 2011. Disponível em: https://www.sindimetromg.org.br/images/ACORDOS/act2011_2012.pdf> Acesso em: 05 jan. 2020.

Acordo Coletivo de Trabalho 2013/2014. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**, 2013. Disponível em: <http://www.sindimetromg.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=85&Itemid=554> Acesso em: 05 jan. 2020.

Acordo Coletivo de Trabalho 2014/2015. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**, 2014. Disponível em: <http://www.sindimetromg.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=85&Itemid=554> Acesso em: 05 jan. 2020.

Acordo Coletivo de Trabalho 2015/2016. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**, 2015. Disponível em: <http://www.sindimetromg.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=85&Itemid=554> Acesso em: 05 jan. 2020.

Acordo Coletivo de Trabalho 2016/2017. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**, 2016. Disponível em: <http://www.sindimetromg.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=85&Itemid=554> Acesso em: 05 jan. 2020.

Acordo Coletivo de Trabalho 2018/2020. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**, 2018. Disponível em: <https://www.sindimetromg.org.br/images/ACORDOS/act2018_2020.pdf> Acesso em: 05 jan. 2020.

ALVES, Pedro. Transporte por meio de metrô e VLTs cresce 26% em 2019. **Metrofor**, 14 de jan. de 2020. Números. Disponível em: <<https://www.metrofor.ce.gov.br/2020/01/14/transporte-por-meio-de-metro-e-vlts-cresce-26-em-2019/>> Acesso em: 07 out. 2020.

ANDREATTA, Graziela. Representatividade: divulgada relação das centrais sindicais certificadas para 2016. **CUT-PA**, 04 de abr. de 2016. Notícias. Disponível em: <<https://pa.cut.org.br/noticias/representatividade-divulgada-relacao-das-centrais-sindicais-certificadas-para-2016-1262>> Acesso em: 13 out. 2020.

ANTUNES, Ricardo & SILVA, Jair Batista da. **Para onde foram os sindicatos? Do sindicalismo de confronto ao sindicalismo negocial**. Caderno CRH, Salvador, set/dez. 2015, vol. 28, p. 511-528.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS. **ANPTrilhos**, 2017. Balanço do setor metroferroviário 2016-2017. Disponível em: < <https://www.anptrilhos.org.br/wp-content/uploads/2017/04/balanco-1617.pdf>> Acesso em: 31 out. 2021.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS. **ANPTrilhos**, 2020. Dados do setor para 2020. Disponível em: <<https://anptrilhos.org.br/o-setor/>> Acesso em: 31 out. 2021.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS. **ANPTrilhos**, 2021. Balanço do setor metroferroviário 2020-2021. Disponível em: <<https://anptrilhos.org.br/wp-content/uploads/2021/04/anptrilhos-balanco-metroferroviario-2020-2021.pdf>> Acesso em: 31 out. 2021.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS. **ANTF**, c2020. Informações gerais sobre o setor ferroviário de carga brasileiro. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>> Acesso em: 11 jun. 2020.

BACCIOTTI, Rafael; MARÇAL, Emerson Fernandes. **Taxa de desemprego no Brasil em quatro décadas: retopolação da PNAD contínua de 1976 a 2016**. Estud. Econ., São Paulo, vol.50 n.3, p.513-534, jul.-set. 2020 Disponível em: < <https://www.scielo.br/j/ee/a/YQcX-MRc5xjPBgPHZztrnKDj/?lang=pt>> Acesso em: 28 out. 2021.

BÉHAR, Alexandre Hochmann; DOURADO, Débora Coutinho Paschoal. **Programa Estadual de Mobilidade Urbana do Governo do Estado de Pernambuco (PROMOB): políticas públicas inovadoras ou repetição das práticas realizadas no passado?** Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2015 set./dez., p. 354-367. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/urbe/a/HNqxGhxFDjBcnR7PVY4VPFp/?format=pdf&lang=pt>> Acesso em: 20 out. 2020.

BIANCARELLI, André; ROSA, Renato; VERGNHANINI, Rodrigo. **O setor externo no governo Dilma e seu papel na crise**. Campinas: IE/Unicamp, Texto para Discussão n. 296. Disponível em: <<https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/3525/TD296.pdf>> Acesso em: 15 set. 2021.

BLOG LOGÍSTICA. **Blog Logística**, 2016. A malha ferroviária brasileira. Disponível em: <<https://www.bloglogistica.com.br/mercado/infografico-a-malha-ferroviaria-brasileira/>> Acesso em: 11 jun. 2020.

BRASIL. **Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993: Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os**

Estados e Municípios, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8693.htm> Acesso em: 09 nov. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9491, de 9 de setembro de 1997: Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19491.htm> Acesso em: 13 ago. 2021.

BRASIL. **Lei complementar nº 101, de 4 de maio de 2000: Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm> Acesso em: 11 set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 11.648, de 31 de março de 2008: Dispõe sobre o reconhecimento formal das centrais sindicais.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11648.htm> Acesso em: 13 out. 2020.

BRASIL. **Plano diretor da reforma do aparelho do Estado.** Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/catalogo/fhc/plano-diretor-da-reforma-do-aparelho-do-estado-1995.pdf>> Acesso em: 11 set. 2020.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **“Reforma gerencial do Estado de 1995”.** RAP Rio de Janeiro 34(4):7-26, Jul./Ago. 2000.

CALIXTRE, André; FAGNANI, Eduardo. (2017) **A política social e os limites do experimento desenvolvimentista (2003-2014).** Texto para Discussão IE/Unicamp, Número 295, Maio, 2017. Disponível em: <<https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/3524/TD295.pdf>> Acesso em: 15 set. 2021

CENTRAL DOS SINDICATOS BRASILEIROS. **CSB.** Conheça a CSB. Disponível em: <<https://csb.org.br/conheca-a-csb>> Acesso em: 13 out. 2020.

CENTRAL SINDICAL E POPULAR CONLUTAS. **CSP-Conlutas,** 2011. História. Disponível em: <<http://cspconlutas.org.br/quem-somos/historia/>> Acesso em: 13 out. 2020.

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES – CUT. Resoluções da Conferência Nacional da Classe Trabalhadora. Praia Grande, 1981.

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES – CUT. Resoluções do 3º Concut. Belo Horizonte, 1988.

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES – CUT. Resoluções do 4º Concut. São Paulo, 1991.

COLOMBI *et al.* **Impacto da reforma trabalhista sobre a negociação coletiva: uma comparação entre os instrumentos coletivos de 2016 a 2019.** In: KREIN, José Dari, et al. (Orgs.)

O trabalho pós-reforma trabalhista (2017) (vol. 1). Campinas, Cesit/ie/Unicamp, 2021. Disponível em: <<https://www.cesit.net.br/lancamento-o-trabalho-pos-reforma-trabalhista-28-6/>> Acesso em: 20 de dez. 2021.

Com pandemia, 20 estados têm taxa média de desemprego recorde em 2020. **IBGE**, 10 de mar. de 2021, atualizado em 28 de abr. de 2021. Notícias. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/30235-com-pandemia-20-estados-tem-taxa-media-de-desemprego-recorde-em-2020>> Acesso em: 01 nov. 2021.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **CBTU**, 2013. Mapa da linha Recife. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/mapa-da-linha-recife>> Acesso em: 29 nov. 2020.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **CBTU**, 2020. História da companhia. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/a-cbtu/a-companhia/historico>> Acesso em: 19 mar. 2020.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **CBTU**, 2020. Malha viária. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/sistemas-cbtu/recife>> Acesso em: 29 nov. 2020.

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS. **CBTU**, 2020. Passageiros transportados em 2019. Disponível em: <<https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/74-administracao-central/chamada-3/8300-cbtu-transportou-157-milhoes-de-passageiros-em-2019>> Acesso em: 07 out. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES, **Anuário dos transportes CNT**. CNT, 2019. Disponível em: <<https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2019/Ferrovuario/2-5-/Transporte-de-passageiros>> Acesso em: 11 jun. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES, **Conjuntura do transporte**. CNT, 2021. Disponível em: <<https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/c62617f5-a134-463b-b093-4b6c9cf87ae8.pdf>> Acesso em: 30 out. 2021.

CORREA JÚNIOR, Carlos Barbosa; TREVISAN, Leonardo Nelmi; MELLO, Cristina Helena Pinto. **Impacto do Programa Bolsa Família no Mercado de Trabalho dos Municípios Brasileiros**. Revista Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 53, n.5, p. 838-858. Set./dez. 2019. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rap/a/dHzgLDQVc5MhGpZkxsCfyTS/?format=pdf&lang=pt>> Acesso em: 20 set. 2020.

COSTA, Márcia da Silva. **O sistema de relações de trabalho no Brasil: Alguns traços históricos e sua precarização atual**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, out. 2005, vol. 20, nº 59, p. 111-131.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS - DIEESE. **Nota Técnica - PEC 287-A: A reforma da Previdência de da Assistência Social**

na versão aprovada pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados. Jul, 2017. nº 186. São Paulo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm> Acesso em 24 set. 2021.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – DIEESE. **Índice do custo de vida**, 2020. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/analiseicv/icv.html>> Acesso em 08 nov. 2021.

Ditadura – Anistiados exigem retornar ao quadro funcional da CBTU. **Alepe**, 21 de set. de 2005. Notícias. Disponível em: <<https://www.alepe.pe.gov.br/2005/09/21/ditadura-anistiados-exigem-retornar-ao-quadro-funcional-da-cbtu/>> Acesso em: 28 de set. 2021.

Dissídio Coletivo de Greve 2012/2013. **Tribunal Superior do Trabalho**, 2012. Disponível em: <https://www.sindimetromg.org.br/images/ACORDOS/act2012_2013.pdf> Acesso em: 05 jan. 2020.

DRUMOND, A. S.; DRUMOND, M. T. **O estado e a privatização**. Revista da Associação Mineira de Direito e Economia, Belo Horizonte, v. 5, 2011, p. 1-32. Disponível em: <<http://www.revista.amde.org.br/index.php/ramde/article/view/114/>> Acesso em: 20 set. 2020.

DWECK, E.; OLIVEIRA, A.L.; ROSSI, P. (2018). **Austeridade e Retrocesso: impactos sociais da política fiscal no Brasil**. São Paulo: Brasil Debate e Fundação Friedrich Ebert.

Em 2019, VLT carioca transportou 22 milhões de passageiros. **Mobilitas**, 12 de jan. de 2020. Matérias. Disponível em: <<https://mobilitas.lat/2020/01/12/em-2019-vlt-carioca-transportou-22-milhoes-de-passageiros/>> Acesso em: 07 out. 2020.

EULÁLIO, Alberto; PASSOS, João Ferreira. **A história de luta dos trabalhadores na Ford: São Bernardo do Campo, 1981^a 2016**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016.

FAHRI, Maryse; CINTRA, Marcos Antonio Macedo. (2009). **A arquitetura do sistema financeiro internacional contemporâneo**. Revista de Economia Política, 29(3):274–294. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rep/a/PtxqwhztRP5QJvfXgGk98Gx/?lang=pt&format=pdf>> Acesso em: 20 set. 2020.

FERREIRA, Cláudia. Corte de 42% no orçamento do metrô pode prejudicar oferta de trens no Recife, diz CBTU. **G1**, 08 de fev. de 2018. Pernambuco. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/corte-de-42-no-orcamento-do-metro-pode-prejudicar-oferta-de-trens-no-recife-diz-cbtu.ghtml>> Acesso em: 28 set. 2021.

FORTES, Alexandre; NEGRO, Antonio Luigi. **Historiografia, trabalho e cidadania no Brasil**. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lúcia de Almeida Neves (orgs.). O Brasil Republicano. O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Livro 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FORÚM NACIONAL DE ENTIDADES METROPOLITANAS. FNEM, 2017. **Mapa da Região Metropolitana do Recife**. Disponível em: <<http://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-recife-pe/>> Acesso em: 29 nov. 2020.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **FGV CPDOC**, c2009. Central dos Trabalhadores e das trabalhadoras do Brasil. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/central-dos-trabalhadores-e-das-trabalhadoras-do-brasil-ctb>> Acesso em: 13 out. 2020.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **FGV CPDOC**, c2009. Central Geral dos Trabalhadores do Brasil. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/central-geral-dos-trabalhadores-do-brasil-cgtb>> Acesso em: 13 out. 2020.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **FGV CPDOC**, c2009. União Geral dos Trabalhadores. Disponível em: <<http://www.fgv.br/Cpdoc/Acervo/dicionarios/verbete-tematico/uniao-geral-dos-trabalhadores-ugt>> Acesso em: 13 out. 2020.

FUNDAÇÃO ULYSSER GUIMARÃES. **Uma Ponte para o Futuro**. Brasília, 2015. 19 p. Disponível em: <<https://www.fundacaoulysses.org.br/wp-content/uploads/2016/11/UMA-PONTE-PARA-O-FUTURO.pdf>> Acesso em: 02 out. 2020.

GALVÃO, A. *et al.* (2017), **Dossiê reforma trabalhista**. Campinas, Cesit/ie/Unicamp. Disponível em <<http://www.cesit.net.br/dossie-reforma-trabalhista/>> Acesso em: 10 de set. 2020.

GIANNOTTI, Vito; NETO, Sebastião. **CUT, por dentro e por fora**. Petrópolis: Editora Vozes Ltda., 1990.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Metrô-DF**, c2015. História do Metrô do Distrito Federal. Disponível em: <http://www.metro.df.gov.br/?page_id=4832> acesso em 03/10/2020> Acesso em: 03 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Secretaria de Desenvolvimento Urbano**, 2020. Demonstrativo mensal de passageiros transportados. Disponível em: <<http://www.ctb.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=30>> Acesso em: 08 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. **Secretaria de Desenvolvimento Urbano**. VLT/monotrilho de Salvador. Disponível em: <<http://www.sedur.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=44>> Acesso em: 06 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos**, c2015. Nossa história. Disponível em: <<https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/Pages/Nossa-Historia.aspx#2016>> Acesso em: 03 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo**. VLT da Baixada Santista. Disponível em:

<<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/vlt-da-baixada-santista.fss>> Acesso em: 06 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo**. História da implantação do VLT na Baixada Santista. Disponível em: <<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/empreendimentos/empreendimentos/vlt-da-baixada-santista-veiculo-leve-sobre-trilhos.fss>> Acesso em: 29 nov. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Metrô-SP**, c2019. Quem somos. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>> Acesso em: 03 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatório integrado 2019**. Metrô SP, 2019. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2019.pdf>> Acesso em: 07 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. **Metrofor**, 2018. A empresa. Disponível em: <<https://www.metrofor.ce.gov.br/a-empresa/>> Acesso em: 06 out. 2020.

GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ. **Companhia Metropolitana de Transporte Público**. Disponível em: <<https://www.pi.gov.br/orgaos/companhia-metropolitana-de-transporte-publico-cmtp/>> Acesso em: 06 out. 2020.

Greve é suspensa e metrô do Recife volta a funcionar no horário habitual. **G1**, 16 de mai. 2016. Pernambuco. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/05/greve-e-suspensa-e-metro-do-recife-volta-funcionar-no-horario-habitual.html>> Acesso em: 15 set. 2020.

Greve geral provocou rombo de R\$ 5 bi no comércio brasileiro, diz FecomercioSP. **Estado de Minas**, 29 de abr. de 2017. Economia Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2017/04/29/internas_economia,866028/greve-provocou-rombo-de-r-5-bi-no-comercio-brasileiro-diz-fecomercio.shtml> Acesso em 24 set. 2021.

GRUPO CCR. **CCR Metrô Bahia**, c2017. Quem somos. Disponível em: <<http://www.ccrmetrobahia.com.br/institucional/quem-somos/>> Acesso em: 06 out. 2020.

GRUPO CCR. **CCR**, c2019. Consórcio VLT Carioca. Disponível em: <<http://ri.ccr.com.br/faq/vlt/>> Acesso em: 06 out. 2020.

GRUPO CCR. **Via Mobilidade**, c.2020. Estrutura acionária. Disponível em: <<https://www.viamobilidade.com.br/institucional/estrutura-acionaria>> Acesso em: 06 out. 2020.

GRUPO CCR. **Via Mobilidade**, c.2020. Informações sobre linha 5 lilás. Disponível em: <<https://www.viamobilidade.com.br/linhas/linha-5>> Acesso em: 06 out. 2020.

INDEX MUNDI. **Index mundi**, 2019. Extensão da malha ferroviária nos países com base em dados da CIA World Factbook. Disponível em: <<https://www.index-mundi.com/g/r.aspx?v=113&l=pt>> Acesso em: 11 jun. 2020.

ÍNDICE DE TRÉFEGO TOMTOM. **Tomtom**, c2021. Cidades com maior índice de tráfego. Disponível em: <https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/?country=BR> Acesso em: 07 ago. 2021.

Índice do Custo de Vida (ICV). **Valor Consulting**, c2021. Índices. Disponível em: <<https://www.valor.srv.br/indices/icv.php?pagina=1>> Acesso em: 12 nov. 2021.

INTERSINDICAL. **Intersindical**, 2014. Quem somos. Disponível em: <<https://www.intersindical.org.br/quem-somos/>> Acesso em: 13 out. 2020.

JARDIM, Maria Chaves. **A construção social do mercado de trabalho no setor de construção civil nas obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): consensos e conflitos**. Revista Sociedade e Estado - Volume 30 Número 1 Janeiro/Abril 2015. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/se/a/BSL7KfmkGtTcyPQjDPTXQC/?lang=pt&format=pdf>> Acesso em: 15 de set. 2021.

KREIN, José Dari. **A reforma trabalhista de FHC: Análise de sua efetividade**. Revista do TRT da 15ª região – nº 24 – junho, 2014.

KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Marco Antônio. **Mudanças institucionais e relações de trabalho no Brasil**. Cuadernos del Cendes / Año 18. Nº 46. Segunda época. Caracas, enero-abril 2001, pp. 147-158. Disponível em: <<http://bdigital.ula.ve/storage/pdf/cendes/v18n46/articulo7.pdf>> Acesso em: 11 de set. 2020.

KREIN, José Dari; BIAVASCHI, Magda de Barros. **Brasil: os movimentos contraditórios da regulação do trabalho dos anos 2000** Cuadernos del CENDES, vol. 32, núm. 89, mayo-agosto, 2015, pp. 47-82 Universidad Central de Venezuela Caracas, Venezuela. Disponível em: <http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082015000200004> Acesso em: 20 de set. 2021.

KREIN, José Dari; SANTOS, Anselmo Luis dos; NUNES, Bartira Tardelli. 2011. **Trabalho no governo Lula: avanços e contradições**. Texto para discussão. IE/UNICAMP, Campinas, n. 201, fevereiro, 2012. Disponível em: <<https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/3171/TD201.pdf>> Acesso em: 20 de set. 2021.

KREIN, José Dari; TEIXEIRA, Marilane Oliveira. **O avanço das formas de contratação flexíveis**. In: KREIN, José Dari, et al. (Orgs.) O trabalho pós-reforma trabalhista (2017) (vol. 1). Campinas, Cesit/ie/Unicamp, 2021. Disponível em: <<https://www.cesit.net.br/lancamento-o-trabalho-pos-reforma-trabalhista-28-6/>> Acesso em: 15 de dez. 2021.

LEÃO, R. P. F.; NOZAKI, W. V. A Petrobras no mar: uma história de incertezas e sucessos orientados pelo Estado Nacional. In: SILVA, M. S.; SCHMIDT, F. H.; KLIASS, P. (Orgs.).

Empresas estatais: políticas públicas, governança e desempenho. Brasília: Ipea, 2019. pp. 297-365.

LIMA JÚNIOR, Olavo Brasil. **As reformas administrativas no Brasil: modelos, sucessos e fracassos**. Revista do Serviço Público, v. 49, n. 2, 1998. Disponível em: <<https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/1490>> Acesso em: 11 de set. 2020.

LINS, Isabel Sales de Melo. **Descentralização dos trens metropolitanos brasileiros: uma abordagem institucional do caso do Recife**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Engenharia Civil, 2004. Disponível em: <https://atena.ufpe.br/bitstream/123456789/5676/1/arquivo6309_1.pdf> Acesso em: 20 set. 2020.

LOBO, Renato. As dez maiores redes de metrô do mundo. **Viatrolebus**, 28 de abr. de 2019. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2019/04/as-10-maiores-redes-de-metro-do-mundo-2/>> Acesso em: 29 nov. 2020.

LOUREIRO, Maria Rita; SANTOS, Fábio Pereira dos e GOMIDE, Alexandre de Ávila. (2011), **“Democracia, Arenas Decisórias e Política Econômica no Governo Lula”**, Revista Brasileira de Ciências Sociais, RBCS, Vol. 26, n. 76, junho. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/gqpmnN4TDyNFXk7Z7BSvGqx/?lang=pt&format=pdf>> Acesso em: 15 set. 2021.

MANZANO, M.; SANTOS, A. L.; TEIXEIRA, M. **Desenvolvimento econômico e trabalho nos anos recentes**. In: KREIN, J. D. et al. (Org.). Regulação do trabalho e instituições públicas. Fundação Perseu Abramo, 2013. v. 1. Disponível em: <https://www.academia.edu/9676608/Desenvolvimento_econ%C3%B4mico_e_trabalho_nos_anos_recents?bulkDownload=thisPaper-topRelated-sameAuthor-citingThis-citedByThis-secondOrder-Citations&from=cover_page> Acesso em: 03 out. 2020.

MARQUES, Sérgio de Azevedo (1996) **Privatização do Sistema Ferroviário Brasileiro**. Texto para Discussão n. 434. IPEA, Brasília. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1935/1/td_0434.pdf> Acesso em: 20 set. 2020.

MATTOS, Fernando Augusto Mansor de. *et al.* **Auge e declínio dos indicadores do mercado de trabalho brasileiro: da era lulista à política econômica da “ponte para o futuro”**. Revista NECAT – Ano 7, nº13 Jan-Jun de 2018. Disponível em: <<http://stat.ijie.incubadora.ufsc.br/index.php/necat/article/view/5284/5288>> Acesso em: 31 out. 2021.

MELLO, Fernando Collor de. **O projeto de reconstrução nacional**. Discurso de Posse, 15/03/1990.

MENDES, Marcos José. **Sistema Orçamentário Brasileiro: Planejamento, Equilíbrio Fiscal e Qualidade do Gasto Público**. Consultoria Legislativa do Senado Federal, Textos p/ discussão no. 39, fevereiro de 2008. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td-39-sistema-orcamentario->

brasileiro-planejamento-equilibrio-fiscal-e-qualidade-do-gasto-publico> Acesso em: 10 set. 2019.

Metrô de Salvador transportou cerca de 90 milhões de pessoas em 2018. **CCR Metrô Bahia**, c2017. Notícias. Disponível em: <<https://www.ccrmetrobahia.com.br/not%C3%ADcias/metr%C3%B4-de-salvador-transportou-cerca-de-90-milh%C3%B5es-de-pessoas-em-2018/>> Acesso em 08 out. 2020.

METRÔRIO. **Metrôrio**, c2014. Sobre o Metrôrio. Disponível em: <<https://www.metrorio.com.br/Empresa/Sobre>> Acesso em: 06 out. 2020.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Décimo Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento**, 2010. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Nono Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento II**, 2014. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Primeiro Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento**, 2007. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Primeiro Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento II**, 2011. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Quarto Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento**, 2008. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Quarto Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento II**, 2012. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Quinto Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento**, 2008. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Quinto Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento II**, 2012. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Segundo Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento**, 2007. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Sétimo Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento**, 2009. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Sétimo Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento II**, 2013. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO. **Terceiro Balanço do Programa de Aceleração do Crescimento II**, 2012. Disponível em: <<http://pac.gov.br/>> Acesso em: 24 mai. 2021.

MONTES, Gabriel Caldas; REIS, Artur Farias dos. **Investimento público em infraestrutura no período pós-privatizações**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 20, n° 1, p. 167-194, abr. 2011. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ecos/a/NYxPXzRGPPGN7dtZ-rDSnwDH/?lang=pt&format=pdf>> Acesso em: 24 de set. 2021.

NOVA CENTRAL. NCST, 2014. História da NCST. Disponível em: <<https://www.ncst.org.br/subpage.php?id=18483>> Acesso em: 13 out. 2020.

OREIRO, J.L. e PAULA, L.F. (2019). **A economia brasileira no governo Temer e Bolsonaro: Uma avaliação preliminar**, mimeo. Disponível em: <<http://www.luizfernandodepaula.com.br/ups/a-economia-brasileira-no-governo-temer-e-bolsonaro-final-05.pdf>> Acesso em: 20 set. 2020.

PÊGO FILHO, Bolívar; CÂNDIDO JR., José Oswaldo; PEREIRA, Francisco. **Investimento e financiamento da infraestrutura no Brasil: 1990/2002**. Brasília: IPEA, out. 1999. 65 p. (IPEA. Texto para discussão, 680). Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2811/1/td_0680.pdf> Acesso em: 03 out. 2020.

PELEJI, Alexandre. Odebrecht finaliza venda da Supervia para consórcio japonês. **Diário do Transporte**, 29 de mai. de 2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/05/29/odebrecht-finaliza-venda-da-supervia-para-consorcio-japones/> Acesso em: 03 out. 2020.

POCHMANN, Marcio. **Os desafios do sindicalismo brasileiro neste final de século**. Revista de Sociologia e Política, Curitiba, 10/11, 1998, pp. 139-152. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/rsp/article/viewFile/39282/24101>> Acesso em: 15 set. 2021.

POCHMANN, Marcio. **O mito da grande classe média: capitalismo e estrutura social** / Marcio Pochmann. - 1. Ed. - São Paulo: Boitempo, 2015.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Lei 17.515/2008: Dispõe sobre o Plano Diretor de Mobilidade do Recife**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-recife-pe>> Acesso em: 20 out. 2020.

PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. **Texto-base da proposta de política municipal de mobilidade urbana e instrumento que institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife**. No prelo.

PÚBLICA CENTRAL DO SERVIDOR. **Pública**. Quem somos. Disponível em: <<https://publica.org.br/a-publica/>> Acesso em: 13 out.2020.

RODRIGUES, Taíla Albuquerque; SALVADOR, Evilásio. **As implicações do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) nas políticas sociais**. SER Social, Brasília, v. 13, n. 28, p. 129-156, jan./jun. 2011.

ROSSI, Pedro; MELLO, Guilherme. (2017) **Do industrialismo à austeridade: a política dos governos Dilma**. Texto para Discussão, nº 309, IE/Unicamp. Campinas, SP: Unicamp.

SENADO FEDERAL. Proposta de Emenda à Constituição nº 55, de 2016. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/127337>> Acesso em: 15 dez. 2021.

SILVA, Felipe Araújo Barbosa da. **O Programa de Reconstrução Nacional: a reforma administrativa no primeiro ano do governo Collor (1990)**. Revista Ensaios de História, v. XIX, n. 1/1, 2018.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO ESTADO DE PERNAMBUCO. **Urbana -PE**, c2020. Dados técnicos. Disponível em: <<http://urbana-pe.com.br/sobre/o-sistema-de-transporte/dados-tecnicos>> Acesso em: 27 mar. 2020.

SINGER, A. **Cutucando onças com varas curtas: o ensaio desenvolvimentista no primeiro mandato de Dilma Rousseff (2011-2014)**. Novos Estudos Cebrap, n. 102, jul. 2015. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/nec/a/sWvZ7c6KRLYHT5jrh6FZSfG/abstract/?lang=pt>> Acesso em: 24 dez. 2021.

SOUZA, J. **A classe média no espelho** (2018). São Paulo: Ed. Sextante. (Cap: a construção da classe média brasileira)

SUPERVIA TRENS URBANOS. **Supervia**, c2020. História da Supervia. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/historia-da-supervia>> Acesso em: 03 out. 2020.

SUPERVIA TRENS URBANOS. **Supervia**, c2020. Quem somos. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/quem-somos>> Acesso em: 03 out. 2020.

VIA QUATRO. **Via Quatro**, c2020. Estrutura acionária. Disponível em: <<http://www.viaquatro.com.br/a-via-quatro/estrutura-acionaria>> Acesso em: 06 out. 2020.

VIA QUATRO. **Via Quatro**, c2020. Sobre a Via Quatro. Disponível em: <<http://www.viaquatro.com.br/a-via-quatro>> Acesso em: 06 out. 2020.

ANEXO

ENTREVISTA 1

Nome: G.B.S. Idade: 53 anos. Sexo: Masculino. Escolaridade: Superior Completo. Profissão atual: Metroviário.

Pq - Este instrumento de pesquisa está relacionado à produção de dissertação de mestrado em Estado, Governo e Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (FLACSO). A razão do uso desse instrumento está relacionada a ausência de documentação referente ao processo de organização política da categoria de trabalhadores (as) metroviários (as) de Pernambuco. Sendo assim, qual função você exercia no período a que trabalho de pesquisa faz referência?

En - Entrei no metrô, CBTU, STU/REC, no ano de 1988 e até hoje exerço a profissão ligada a operação. Naquela época, exercia a função de AOX, auxiliar de agente operacional de estação. Logo em seguida fui sendo, digamos, promovido, passei a AOE, agente operacional de estação, assim me mantendo até o ano de 2010, quando passei a ser ASO, assistente operacional de estação.

Pq - Qual a sua participação no processo de fundação da associação de trabalhadores (as)?

En - No ano em que eu entrei, 1988, a associação já tinha corpo. Não participei desse primeiro momento, estava no período probatório e, despreparado politicamente naquela época, não me engajei em nenhuma das atividades diretamente ligadas à associação.

Pq - Como e em que ano a entidade de representação foi fundada enquanto associação?

En - Como falei, creio que por volta do ano de 1986 ou 87. Quando eu cheguei ao metrô a associação já existia.

Pq - Como e em que ano se deu o processo de consolidação do registro sindical?

En - É, mais uma vez eu não sei informar acerca da data precisa desse registro, mas, dada entrada na CBTU em 1988, recordo-me que o registro sindical foi comemorado em meados da década de 90, não sabendo precisar qual ano. Vale salientar que o sindicato começou forte naquela década de 90, onde passamos por diversos movimentos paredistas. Eu, inclusive, entrei em janeiro de 1988 e durante o mês de fevereiro não pude concluir o meu treinamento inicial na empresa. Foi proposta uma grande greve conhecida como Greve dos Maquinistas, que fez com que o sistema paralisasse por pelo menos 11 dias. Foi a maior das greves que eu participei, quer dizer, infelizmente eu não participei estando no período probatório, apenas apoiei os companheiros, mas não podia me envolver em greves pois a política nacional naquela época punia severamente trabalhadores grevistas, e eu como ainda não tendo a estabilidade da consolidação do emprego na CBTU não poderia participar sob risco de não conseguir manter meu emprego na empresa. Mas, após o prazo probatório, recordo-me de ter participado de diversas greves das quais os trabalhadores eram grandemente ameaçados pelo sistema político, perseguidos, tanto pelo Fernando Henrique Cardoso, quanto pelo Fernando Collor de Mello, o Itamar Franco e apenas durante o governo Lula que vimos a ter um pouco de tranquilidade, se assim pode ser dito, com relação a nossa situação perante o governo federal.

Pq - Quais as forças políticas (partidos, movimentos sociais e etc.) que participaram desse processo?

En - O PT, que era um partido que estava surgindo, foi preponderante juntamente com PC do B e, naquela época, o MR-8, que circulava as nossas assembleias dando uma conotação bastante revolucionária. Existia também o Coletivo Florestan Fernandes, ligado ao PT, entre outros partidos mais à esquerda. E, logicamente, os partidos mais à direita, tentando cooptar os trabalhadores.

Pq - Houve participação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) nesse processo? Se sim, em que nível?

En - Mais uma vez, como não fazia muita presença nas atividades diretamente ligadas à associação e ao Sindicato recém-formado, não sei precisar. Lembro-me sim da presença de diretores cutistas em algumas de nossas reuniões, mas não sei precisar a que nível ocorria a participação da central nessas reuniões.

Pq - Houve participação do sindicato dos ferroviários nesse contexto? Se sim, em que nível?

En - O Sindicato dos Ferroviários nessa época já havia perdido muito de seu poder inicial. Era um sindicato que estava perdendo a representatividade, o que fez com que houvesse brecha para que associação pudesse ser registrada enquanto sindicato. Creio que, se eles tentaram intervir, foi para impedir a consolidação da instituição Sindicato dos Metroviários de Pernambuco, uma vez que, enquanto Sindicato dos Ferroviários do Nordeste, eles pretendiam ser representantes de todos os ferroviários da região Nordeste. Mas, como falei, devido à falta de força que eles estavam começando a ter naquela época, com diversos problemas políticos e administrativos, acabaram não tendo força para impedir o surgimento, tanto dos metroviários de Pernambuco, quanto de outros sindicatos que se instalaram no Nordeste ao longo da década de 90.

Errata apresentada posteriormente pelo entrevistado:

En - Eu não recorro se a época da formação ou da migração de associação para o sindicato se era PC do B ou PCB o sindicato forte ligado ao comunismo aqui no Brasil, as forças que representavam os comunistas brasileiros. Então, perdão não sei afirmar se PCB ou PC do B que participaram da formação do nosso sindicato. Sei que alguns dos representantes eram ligados a esse partido e eles se mantiveram no poder durante muitos e muitos anos.

ENTREVISTA 2

Nome: L.C.G. B. Idade: 55 anos. Sexo: Masculino. Escolaridade: Superior Completo. Profissão atual: Ferroviário do setor privado, funcionário da FTL (Ferrovia Transnordestina Logística).

Pq - Este instrumento de pesquisa está relacionado à produção de dissertação de mestrado em Estado, Governo e Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (FLACSO). A razão do uso desse instrumento está relacionada a ausência de documentação referente ao processo de organização política da categoria de trabalhadores (as) metroviários (as) de Pernambuco. Sendo assim, qual função você exercia no período a que trabalho de pesquisa faz referência?

En - Estava na base da empresa, era artífice de manutenção da RFFSA, onde fiquei de 1981 até 1997, quando passei por sucessão para a Companhia Ferroviária do Nordeste-CFN, sucessora da RFFSA.

Pq - Qual a sua participação no processo de fundação da associação de trabalhadores (as)?

En - Na época só existia um sindicato, o Sindicato dos Ferroviários, fundado em 1937 abrangendo toda a categoria, funcionários da RFFSA e CBTU. Estávamos organizados na oposição ferroviária, " O APITO ", estando juntos e alinhados com o Novo Sindicalismo oriundo do ABCD Paulista, berço da CUT. Nós estávamos muito preocupados com a exclusão dos companheiros da CBTU do processo eleitoral do Sindicato dos Ferroviários, preocupação essa que se materializou, pois, além da exclusão, manobras e fraudes, a situação ganhou as eleições. Só restou a solidariedade aos companheiros da CBTU e o apoio a fundação da associação profissional.

Pq - Como e em que ano a entidade de representação foi fundada enquanto associação?

En - 1986.

Pq - Como e em que ano se deu o processo de consolidação do registro sindical?

En - O sindicato dos metroviários se consolida a partir das perseguições as suas lideranças, principalmente na luta pela implantação da escala 4x2x4, que originou o acampamento e a greve de fome dos companheiros A., M., e F., que hoje é desembargador do TRT-PE. A greve geral de 1986 e a da categoria em 1989 consolidam o registro do Sindmetro-pe.

Pq - Quais as forças políticas (partidos, movimentos sociais e etc.) que participaram desse processo?

En - O PT, a CUT estadual, a direção dos metroviários de São Paulo e nós da oposição estávamos juntos.

Pq - Houve participação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) nesse processo? Se sim, em que nível?

En - Sim, a Central Única dos Trabalhadores já tinha alguns sindicatos do ramo, o Sindicato Ferroviário da Bahia, a Central do Brasil. Era estratégico para a Central Única conquistar os metroviários, apoiando e dando sustentação política, financeira e juridicamente.

Pq - Houve participação do sindicato dos ferroviários nesse contexto? Se sim, em que nível?

En - O sindicato dos ferroviários e sua gestão pelega, retrógrada, e entreguista ficou de 1984 até 1988 sempre atuando contra a organização da classe trabalhadora e da categoria metroferroviária. Atentando sempre contra as lideranças sindicais, fazendo inclusive vista grossa a absurda perseguição a figura da companheira S.T., quase expulsa e devolvida à RFFSA. Nesse mesmo momento as lideranças estiveram na assembleia de fundação, na antiga sede do DCE, na Rua do Hospício. Lembro bem os apontadores, pessoas do controle de cartão de ponto, que diziam assim: "você que estiverem lá vão baixar" (ser demitidos). R., o meu apontador, falou

exatamente isso. Nesse ano, 1988, a oposição ganha as eleições, construindo um sindicato livre de patrões e de governo. Assim foi a história e nós contamos como foi. Eu, L.C.G.B., estava lá!

ENTREVISTA 3

Nome: T.G.B. Idade: 57 anos. Sexo: Feminino. Escolaridade: Superior Completo. Profissão atual: Metroferroviária.

Pq - Este instrumento de pesquisa está relacionado à produção de dissertação de mestrado em Estado, Governo e Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (FLACSO). A razão do uso desse instrumento está relacionada a ausência de documentação referente ao processo de organização política da categoria de trabalhadores (as) metroviários (as) de Pernambuco. Sendo assim, qual função você exercia no período a que trabalho de pesquisa faz referência?

En - Agente de estação.

Pq - Qual a sua participação no processo de fundação da associação de trabalhadores (as)?

En - Estava no Sindicato dos Ferroviários, não era direção, mas participava ativamente dos movimentos e decisões do Sindfer-NE, tanto que quando Collor assumiu eu fui a única mulher demitida na base da CBTU Diesel. Estava grávida e como não podia ser demitida me colocaram em disponibilidade. Ao retornar da licença maternidade e cumprir a licença amamentação tinha direito a trabalhar duas horas a menos para amamentar durante quatro meses, cláusula de ACT.

Pq - Como e em que ano a entidade de representação foi fundada enquanto associação?

En - 1986.

Pq - Como e em que ano se deu o processo de consolidação do registro sindical?

En - 1987.

Pq - Quais as forças políticas (partidos, movimentos sociais e etc.) que participaram desse processo?

En - O PT, Partido dos Trabalhadores e CUT, Central Única dos Trabalhadores.

Pq - Houve participação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) nesse processo? Se sim, em que nível?

En - Ativamente. Já tinha alguns sindicatos ferroviários em nível de Brasil filiados à CUT.

Pq - Houve participação do sindicato dos ferroviários nesse contexto? Se sim, em que nível?

En - Na época o Sindicatos dos Ferroviários estava nas mãos de M.V., pelego e perseguidor dos trabalhadores. Quem participou dando apoio foram os companheiros que faziam a oposição ao modelo de gestão de M.V., companheiros esses que logo se tornaram direção dos ferroviários, pois através de eleição derrubaram o peleguismo e assumiram o Sindfer-NE.

ENTREVISTA 4

Nome: C.L.O. Idade: 55 anos. Sexo: Masculino. Escolaridade: Graduação. Profissão atual: Técnico em Telecomunicações.

Pq - Este instrumento de pesquisa está relacionado à produção de dissertação de mestrado em Estado, Governo e Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (FLACSO). A razão do uso desse instrumento está relacionada a ausência de documentação referente ao processo de organização política da categoria de trabalhadores (as) metroviários (as) de Pernambuco. Sendo assim, qual função você exercia no período a que trabalho de pesquisa faz referência?

En - Técnico em telecomunicações.

Pq - Qual a sua participação no processo de fundação da associação de trabalhadores (as)?

En - Bem, eu participava como militante de base na época e participava das reuniões da direção da associação, sem ter efetivamente um vínculo com a associação. Na época nós participávamos de um grupo de pessoas na empresa em que a formação foi feita no Metrô de São Paulo, e lá o pessoal do Sindicato dos Metroviários de São Paulo chamou essas turmas de pessoas que estavam fazendo estágio lá para conversar sobre a formação do sindicato em cada estado no qual ia ser implantado o metrô. Isso despertou a necessidade também de ver como funciona, de contribuir de certa forma, mas sem vínculo, a princípio. Com o tempo você vai se envolvendo, você vai participando. Houve eleições na associação, inclusive fruto de uma disputa interna dentro da própria empresa, por conta de que havia entendimento de que o pessoal que estava à frente era muito politizado, politizava muito. Também era uma maneira de bloquear a perspectiva de criação de um sindicato dos metroviários. A outra chapa estava a serviço da empresa, no sentido de não viabilizar o surgimento de um sindicato na categoria, como se fosse algo que não estava planejado pelas pessoas que vieram implantar e construiu o metrô de Recife. O sindicato iria, entre aspas, atrapalhar esse processo. Mas isso era tudo em função do momento político que nós estávamos vivenciando, a transição da ditadura, no final da ditadura e início da nova república, onde havia e há um resquício do autoritarismo. Bem, eu participava dessa forma. Depois fui me envolvendo efetivamente até a própria fundação do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco.

Pq - Como e em que ano a entidade de representação foi fundada enquanto associação?

En - A associação foi criada em 1985, salvo engano. Em 1987 foi dada entrada no processo junto ao Ministério do Trabalho para homologação do Sindicato dos Metroviários de Pernambuco, para solicitação da carta sindical. No período anterior a isso, de 1985, na verdade eu estou na empresa oficialmente desde de setembro de 84, vinha-se conversando, dialogando, sobre como seria esse perfil da associação. Na concepção de alguns dirigentes da empresa, do Metrorec na época, deveria ser uma associação recreativa. E havia uma outra concepção, inclusive muito influenciada pelos metroviários de São Paulo, de ser uma associação profissional, que seria o embrião de um sindicato, que já estaria efetivamente trilhando nessa perspectiva de implantação de um sindicato.

Pq - Como e em que ano se deu o processo de consolidação do registro sindical?

En - Na verdade se deu de 1987 a 1988, onde saiu a carta sindical. Na verdade, a carta sindical foi oficializada, salvo engano, em 1988, 1989, isso eu não me lembro direito. Foi uma vitória para gente essa chegada, porque, primeiro nos afirmarmos enquanto entidade sindical, e porque havia um projeto na empresa de que já existia o Sindicato dos Ferroviários e não tinha a necessidade de ter outro sindicato. O Sindicato dos Ferroviários estava na mão de um pelego histórico com o nome de V., e não havia identidade com os anseios da própria categoria. Havia todo um anseio, uma, como se diz, um entendimento de que nós estávamos ali naquele momento para contestar e botar em xeque aquele movimento sindical que estava vigente, a filiação à

central sindical, o trabalho de base, a formação política. Havia toda essa politização das ações do sindicato, da ação sindical que era praticamente o oposto do que estava colocado lá no Sindicato dos Ferroviários naquele momento. Inclusive era o Sindicato dos Ferroviários do Nordeste que abrangia o Rio Grande Norte, João Pessoa, Pernambuco e Maceió. Dada também a própria característica do serviço que nós prestávamos. Havia todo esse entendimento de que devíamos trilhar um caminho próprio.

Pq - Quais as forças políticas (partidos, movimentos sociais e etc.) que participaram desse processo?

En - Veja só, nós tivemos companheiros filiados ao PCB, companheiros do movimento estudantil, companheiros ligados à questão do PT. O PT tinha alguns colegas que eram da Democracia Socialista, da DS, que se articulavam dentro da CUT Pela Base, que era uma tendência da própria CUT. Do PCB tínhamos um companheiro que teve a capacidade de, em função dessa articulação toda, levar a discussão mais para o outro lado. E tínhamos companheiros ligados ao movimento de igreja, como eu, que era da pastoral operária. Foi essa junção dessas experiências exteriores da categoria que fez com que chegássemos a condução da organização e viabilização do sindicato naquele momento. Depois chegaram os companheiros ligados ao PC do B que vieram a somar. Era praticamente um companheiro só. Mas o quadro era esse. Muitas pessoas também que não tinham ligação partidária, mas com a compreensão e entendimento de que era importante ter uma entidade de classe que defendesse a categoria.

Pq - Houve participação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) nesse processo? Se sim, em que nível?

En - Tivemos companheiros que participaram que eram da direção da Central, mas tivemos também o apoio de alguns sindicatos. Naquele momento, por exemplo, o sindicato dos telefônicos, Sintel, que tinha na direção o companheiro D.P. e era dirigente também da Central. Não sei se ele chegou a ser presidente da Central, ou se era J.P. o presidente. Tivemos um apoio financeiro, apoio logístico na perspectiva de viabilizar o surgimento do sindicato. O Sindicato dos Metalúrgicos, o Sindicato dos Urbanitários também na época. Havia uma solidariedade. Eu me lembro do E.G., o presidente do sindicato, é que ele era do PCB e tinha um colega nosso também que era do PCB. Mas havia uma solidariedade nesse sentido. Nós não tínhamos sustentação financeira para viabilizar algumas questões. Foi de fundamental importância a solidariedade dos sindicatos para que surgíssemos, viabilizando a criação do sindicato.

Pq - Houve participação do sindicato dos ferroviários nesse contexto? Se sim, em que nível?

En - Não, pelo contrário, na época houve a tentativa de minar a base da gente, com apoio da empresa. Porque o apoio da empresa? Veja só, alguns dirigentes da empresa, muitos deles eram oriundos da Rede Ferroviária, da Superintendência Regional 1, e o pelego V. tinha uma ligação histórica com esses quadros, com esse pessoal oriundo da Superintendência Regional 1 da RFFSA, e ele tentou-se de alguma maneira de minar a possibilidade de criação do sindicato. Lembrando que não foram todos os dirigentes, todos os quadros oriundos da Superintendência Regional que compartilharam essa visão. Nós tivemos uma companheira que foi importantíssima e ela pagou um preço muito alto por estar contribuindo na formação do sindicato, S.T., que era assistente social. Nós fizemos a greve dia 12 de dezembro de 1986, a greve geral, e houve uma perseguição, uma caça às bruxas, por assim dizer, e ela foi forçada a voltar para a Superintendência Regional 1. S.T. tinha uma visão, uma compreensão política muito boa, inclusive por conta da formação dela de assistente social. Ela contribuía muito na qualificação do debate político. Ela não era da associação, não era dirigente, mas ela contribui em algum momento na formulação de um debate político. Ela era de uma compreensão política muito boa. Com o passar do tempo nós ficamos como a oposição que existia para derrubar o pelego, aí conseguimos derrotar o pelego e implantar uma nova chapa lá no Sindicato dos Ferroviários do

Nordeste. Inclusive nesse processo morreu um companheiro que era uma liderança ligada ao PCB, V. Ele morreu num acidente de carro, numa dessas viagens que foram feitas daqui para João Pessoa para visitar a base e acabou falecendo. Deixou um vazio enorme. Além da sua liderança, ele tinha uma formação política boa para levar o debate junto aos ferroviários do Nordeste.

ENTREVISTA 5

Nome: J.A.S. Idade: 55. Sexo: Masculino. Escolaridade: Superior incompleto. Profissão atual: Funcionário público.

Pq - Este instrumento de pesquisa está relacionado à produção de dissertação de mestrado em Estado, Governo e Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (FLACSO). A razão do uso desse instrumento está relacionada a ausência de documentação referente ao processo de organização política da categoria de trabalhadores (as) metroviários (as) de Pernambuco. Sendo assim, qual função você exercia no período a que trabalho de pesquisa faz referência?

En – No período que foi fundada a associação eu era vigilante ferroviário.

Pq - Qual a sua participação no processo de fundação da associação de trabalhadores (as)?

En – A minha participação foi na parte de fazer contato com os companheiros, de formar um grupo. Na associação eu fiquei, não estou bem lembrado, mas acho que fiquei na parte do conselho fiscal, fazendo parte da primeira direção.

Pq - Como e em que ano a entidade de representação foi fundada enquanto associação?

En – Em 1986, só não sei precisar o mês.

Pq - Como e em que ano se deu o processo de consolidação do registro sindical?

En – Em 88, porque foi três anos depois, 88 ou 89. Eu me lembro que em 90, 89 ou 90 eu me afastei do sindicato e foi nesse período aí, acho que foi justamente quando houve o processo de fundação do sindicato.

Pq - Quais as forças políticas (partidos, movimentos sociais e etc.) que participaram desse processo?

En – Em termos de partido era mais, assim, o PT. Eu cheguei a ser filiado ao PT. Mas tinha outros partidos, como o PCdoB. Na época não existia o PSOL ainda. Havia a filiação também a CUT, na época.

Pq - Houve participação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) nesse processo? Se sim, em que nível?

En – Talvez não diretamente, mas depois houve a filiação do sindicato. Na verdade, eu não tenho uma lembrança forte não. Porque na época quem ficou mais a frente foi A., que era o presidente, S., M, que era o advogado, e F.S., que hoje é até desembargador do Ministério do Trabalho de Pernambuco.

Pq - Houve participação do sindicato dos ferroviários nesse contexto? Se sim, em que nível?

En – Houve, houve participação. O pessoal deu uma colaboração boa, deu uma ajuda boa na época. Até pela experiência que eles já tinham com sindicato. Então eles deram uma ajuda muito boa na época da fundação do sindicato.