
O MOVIMENTO SINDICAL RODOVIÁRIO CARIOCA COMO UM MOVIMENTO SOCIAL

THE UNION MOVEMENT OF BUS DRIVERS IN THE CITY
OF RIO DE JANEIRO AS A SOCIAL MOVEMENT

Carlos Takashi Jardim da Silveira¹

<https://orcid.org/0000-0003-3068-8216>

<http://lattes.cnpq.br/0805146943034713>

Recebido em: 10 de setembro de 2020

Aprovado em: 12 de novembro de 2020

RESUMO: esse artigo trata da dinâmica entre sindicato e movimento sindical em seus processos de mobilização política através do estudo de caso das ações coletivas promovidas pelos rodoviários cariocas entre 2009 e 2014. Mais especificamente, examina-se o processo de refundação sindical que criou o Sintraturb-Rio, um novo sindicato específico dos trabalhadores em empresas de ônibus do município do Rio de Janeiro, entre 2009 e 2012, e as grandes greves de ônibus realizadas nessa cidade em 2013 e 2014. Levanta-se como principal hipótese que esse processo de fundação do Sintraturb-Rio, somado às greves de 2013 e 2014, pode ser adequadamente analisado como constitutivo de um movimento social sindical rodoviário carioca. Além disso, lança-se como hipótese que a intensidade dessas greves pode ser explicada pela forma de movimento social que o movimento sindical rodoviário carioca assumiu nesse período e por performances políticas relativamente inovadoras. Para investigar essas hipóteses, discute-se a conceituação de movimento social e organização elaborada por Mario Diani dentro do quadro mais amplo das formas de coordenação da ação coletiva, os conceitos de repertório de confronto e performances políticas de Charles Tilly e adota-se os seguintes métodos de pesquisa: realização de entrevistas semiestruturadas com líderes, participantes e diretores do sindicato entre 2009 e 2014; e a análise de dados qualitativos coletados em matérias de jornal do portal de notícias G1 sobre os eventos de confronto envolvendo os rodoviários cariocas nesse período. Destacam-se como principais resultados de pesquisa: a constante tensão entre duas formas de coordenar a ação coletiva, a do movimento social, mais plural, participativa e informal, e a da organização, mais fechada e formal; e a combinação de performances políticas mais tradicionais com outras dotadas de elementos de novidade no meio sindical rodoviário carioca, como as reuniões públicas seguidas de passeatas com batuques ou rap.

Palavras-chave: movimento sindical; movimento social; performances políticas; rodoviários; Rio de Janeiro

ABSTRACT: this article analyzes the dynamics between the union and the union movement in its political mobilization processes through the case study of the collective actions promoted by the bus drivers in the city of Rio de Janeiro between 2009 and 2014. More

¹ Doutorando em Sociologia pela Universidade de São Paulo (PPGS/USP), Mestre em Sociologia e Antropologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGSA/UFRJ) e Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (IE/UFRJ). Integrante do Núcleo de Estudos Trabalho e Sociedade - NETS/UFRJ. E-mail: carlostakashi1@gmail.com.

specifically, it examines both the process of re-founding the union that created, between 2009 and 2012, Sintraturb-Rio, a new specific union of workers employed in bus companies in the city of Rio de Janeiro, and the bus strikes held in this city in 2013 and 2014. The main hypothesis is that this process of founding Sintraturb-Rio, added to the strikes of 2013 and 2014, constitutes a social movement. In addition, we explore the hypothesis that assuming the form of social movement to conduct their collective actions and presenting relatively innovative political performances, the bus drivers made more intense strikes. To investigate these hypotheses, we discuss the concept of social movement and organization, elaborated by Mario Diani within the broader framework of forms of collective action coordination and the concepts of repertoire and political performances by Charles Tilly. Besides that, we adopt the following research methods: semi-structured interviews with Sintraturb-Rio directors, leaders and participants of the bus drivers' collective actions between 2009 and 2014; and the analysis of qualitative data collected in newspaper articles from the G1 news portal about the bus drivers' collective actions in this period. As the main research results, we highlight first the constant tension between two forms of collective action coordination within the bus drivers' union movement, that of the social movement, which is more plural, participatory and informal, and that of the organization, which is more closed and formal. Second, the combination of well-known and unusual elements in the political performances presented by the bus drivers in this period, such as the public meetings followed by protest marches with drumming or rap.

Keywords: union movement; social movement; political performances; bus drivers; Rio de Janeiro

1 INTRODUÇÃO

Esse artigo trata da dinâmica entre sindicato e movimento sindical em seus processos de mobilização política através do estudo de caso das ações e interações conflituosas envolvendo o movimento sindical rodoviário carioca entre 2009 e 2014. Mais especificamente, examina-se o processo de refundação sindical que criou o Sintraturb-Rio, um novo sindicato específico dos trabalhadores em empresas de ônibus do município do Rio de Janeiro, entre 2009 e 2012, e as greves de ônibus realizadas nessa cidade em 2013 e 2014, focalizando a relação entre organização e ação coletiva.

A escolha de tal caso para o estudo em questão se justifica por ilustrar um processo de reorganização política de trabalhadores de uma importante categoria ocupacional, que coadunou com numerosas e intensas mobilizações. O serviço de transporte por ônibus no município do Rio de Janeiro é o principal modo de transporte coletivo da cidade desde os anos 1960 (SILVEIRA, 2018). Entre 2009 e 2014, em média, realizou-se aproximadamente 47 mil viagens diárias, transportando 3,2 milhões de passageiros por dia, segundo dados da Fetranspor (2020). No ano de 2012, para a região metropolitana do Rio de Janeiro, o transporte por ônibus (municipal e intermunicipal) foi o modo de transporte mais utilizado em geral, com uma participação de 37,7% das viagens diárias totais, frente às participações de 29,4% e 16,7% dos modos de transporte a pé e por automóvel, respectivamente (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2015).

As greves de ônibus na cidade do Rio de Janeiro de março de 2013 e maio de 2014 paralisaram por alguns dias a rotina de milhões de cariocas, perturbando não somente as empresas de ônibus e seu sindicato, o Rio Ônibus, mas também os poderes públicos municipal, estadual e mesmo federal. Além disso, como um processo de refundação sindical entre 2009 e 2012 e

como uma série de ações coletivas promovidas por rodoviários grevistas em 2014 por fora do sindicato, esse caso favorece a análise das diferenças, conexões e tensões entre o que se chama de “sindicato” e o que se chama de “movimento sindical”.

Assim, busca-se nesse trabalho mostrar como ocorreu o processo de fundação do novo sindicato dos trabalhadores em empresas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro, o Sintraturb-Rio, entre 2009 e 2012, bem como analisar a dinâmica organizativa das mobilizações e as **performances políticas**² apresentadas por esses trabalhadores entre 2009 e 2014. Lançam-se como hipóteses: em primeiro lugar, que esse processo de fundação do Sintraturb-Rio pode ser adequadamente analisado como constitutivo de um **movimento social**³ sindical rodoviário carioca; em segundo, que esse movimento perdurou somente até a derrota da greve de 2014, tendo suas ações sido descontinuadas e seus participantes dispersados; e em terceiro, que a intensidade das mobilizações nesse período pode ser explicada pela predominância da forma de coordenar a ação coletiva **movimento social**, na acepção de Diani (2015), e por performances políticas relativamente inovadoras para o arranjo de atores envolvidos, as quais, no entanto, perderam eficácia após sucessivas repetições.

Para investigar essas hipóteses, adota-se dois conjuntos de conceitos. No que tange à análise da relação entre sindicato e movimento sindical, utiliza-se a conceituação de **movimento social** e **organização**⁴ elaborada por Diani (2015) dentro do quadro mais amplo das **formas de coordenação da ação coletiva**. Quanto ao exame de como os atores se mobilizam efetivamente, faz-se uso dos conceitos de **repertório de confronto**⁵ e **performances políticas** de Tilly (2004; 2008) e McAdam, Tarrow e Tilly (2004; 2009).

Como métodos de pesquisa, realizou-se primeiramente entrevistas semiestruturadas em profundidade com rodoviários participantes dos eventos de confronto ocorridos entre 2009 e 2014 e com lideranças e diretores do Sintraturb-Rio em 2013 e 2014. Foram entrevistados três (3) participantes, uma (1) liderança e dois (2) então diretores do sindicato em 2013 e 2014.⁶ Depois, levantou-se e selecionou-se 55 matérias jornalísticas no portal de notícias G1 sobre esses eventos. Para efetuar esse levantamento, pesquisou-se no mecanismo de busca do G1 os períodos de 05/01/2010 a 31/05/2012, 01/02/2013 a 31/03/2013 e 01/03/2014 a 31/06/2014, e as palavras-chave “greve”, “ônibus” e “Rio de Janeiro”. Dos resultados obtidos, foram escolhidas as matérias que faziam alguma menção à “greve” ou “paralisação” realizada por “rodoviários”, “motoristas” ou “funcionários” de empresas de ônibus da cidade do

² Ações públicas apresentadas por uma coletividade – em interação com seu par antagônico – com os objetivos de marcar suas demandas às autoridades e de gerar e manter adeptos (MCADAM; TARROW; TILLY, 2009).

³ Aqui entendido como uma “rede de interações informais entre uma pluralidade de indivíduos, grupos e/ou organizações, que compartilham uma identidade coletiva e estão engajados em conflitos políticos ou culturais” (DIANI, 1992, p. 1, tradução do autor) e que é uma dentre outras três **formas de coordenação da ação coletiva**, ou seja, um dos padrões relacionais através dos quais decisões sobre o uso dos recursos são tomadas e os limites da coletividade são definidos (DIANI, 2015). Esses conceitos serão discutidos na seção seguinte.

⁴ Outra forma de coordenação da ação coletiva caracterizada pelo controle mais restrito das decisões e por se orientar ao fortalecimento da própria estrutura e identidade da organização (DIANI, 2015).

⁵ Compreendido como um conjunto de tipos de performances políticas. Também esses conceitos serão examinados mais adiante.

⁶ Por motivos de segurança e privacidade, os nomes dos participantes entrevistados não aparecem no texto, sendo chamados genericamente de “participantes” ou “um participante”. Quanto à liderança e aos diretores do sindicato, tratam-se de Maura, Bustamante e Crespo, respectivamente. Por serem figuras públicas, seus nomes reais foram mantidos – e seu uso autorizado por eles. Outros nomes reais de figuras públicas também aparecem no texto, como são os casos do presidente e do vice-presidente do sindicato em 2013 e 2014, José Carlos e Sebastião José, e de Hélio, outra liderança do movimento em 2014. Porém, essas menções provêm das fontes secundárias e dos relatos dos entrevistados.

Rio de Janeiro.⁷ Por fim, complementarmente, coletou-se informações sobre esses eventos em uma edição especial de uma revista oficial do Sintraturb-Rio (2016).

Os dados coletados foram codificados segundo variáveis criadas para identificar e sumarizar os eventos de confronto e outros eventos envolvendo rodoviários cariocas entre 2009 e 2014. Por “eventos de confronto” foram compreendidos os eventos de sentido reivindicatório promovidos por esses atores em espaços públicos. Distintamente, os outros eventos considerados foram acontecimentos de sentido organizativo ou voltados a negociação que se passaram em espaços fechados.

As variáveis criadas para identificação e sumarização dos eventos de confronto foram: nome do evento e tipo de performance política predominante, data, local, duração, tamanho, forma de convocação, atores envolvidos, pautas, detalhes sobre as performances políticas e informações sobre conflitos durante os eventos. Com base na adoção desses procedimentos metodológicos, construiu-se a narrativa do processo de fundação do Sintraturb-Rio e da dinâmica organizativa e mobilizatória dos rodoviários cariocas entre 2009 e 2014 que é apresentada mais adiante.

Esse artigo estrutura-se da seguinte forma: além dessa introdução, uma seção para apresentar o conceito de movimento social e a tipologia das formas de coordenação da ação coletiva (DIANI, 2015); outra para discutir os conceitos de repertório e performances políticas (MCADAM, TARROW, TILLY, 2009; TILLY, 2004; 2008); em seguida, três seções para o exame do estudo de caso, sendo a primeira referente à fundação do Sintraturb-Rio (2009-2012), a segunda à greve de 2013 e a terceira à greve de 2014; e, por último, uma seção com as considerações finais.

2 O CONCEITO DE MOVIMENTO SOCIAL E AS FORMAS DE COORDENAÇÃO DA AÇÃO COLETIVA

Analisar o movimento sindical rodoviário carioca entre 2009 e 2014 como um movimento social requer, antes de tudo, discutir brevemente esse conceito e especificar que definição será adotada para o exame do estudo de caso.

Conforme assinala Alonso (2009), as teorias hoje clássicas dos movimentos sociais constituíram-se nos anos 1970 diante de um contexto ocidental pós 1960 marcado pela emergência de grandes e numerosas mobilizações distintas das então bem conhecidas mobilizações de trabalhadores, baseadas em classe e voltadas para pautas relativas às condições de vida e distribuição de recursos. Aquelas mobilizações distinguiram-se dessas por serem protagonizadas por jovens, mulheres, estudantes, profissionais liberais, entre outros, que se identificavam com base em questões de raça/etnia, gênero, estilo de vida, etc., reivindicavam demandas que não as tradicionais “demandas materiais”, praticavam predominantemente formas diretas de ação política e tinham perspectivas de mudança social mais paulatinas e centradas na sociabilidade e na cultura em vez de mudanças abruptas via revolução política armada.⁸ Por manifestar esse caráter distinto, essas mobilizações foram vistas como um novo fenômeno, designado pelo termo **movimentos sociais** e então formuladas teoricamente principalmente por três vias a partir dos anos 1970 (ALONSO, 2009).

⁷ Algumas matérias foram desconsideradas por repetirem quase que inteiramente o conteúdo de outras.

⁸ São exemplos desses novos conjuntos de mobilizações o movimento por direitos civis, o feminismo, o pacifismo e o ambientalismo (Alonso, 2009).

Conhecidas como Teoria de Mobilização de Recursos (TMR), Teoria do Processo Político (TPP) e Teorias dos Novos Movimentos Sociais (TNMS), cada uma delas definiu o termo **movimento social** de uma maneira. John McCarthy e Mayer Zald, autores da TMR, definiram os movimentos sociais como “um conjunto de opiniões e crenças que representavam preferências de mudança de certos elementos da estrutura social e/ou da distribuição de recompensas de uma sociedade” (MCCARTHY; ZALD, 1977, p. 1217-1218 apud DIANI, 2015, p. 2)⁹. Para eles, a principal preocupação era estudar como essas opiniões e crenças se convertiam em ações coletivas, ou seja, o processo de mobilização. Seu enfoque privilegiava a lógica organizativa, racional e estratégica dos movimentos sociais, analisando seus interesses e recursos e os tratando de modo análogo a firmas (ALONSO, 2009).

Já Charles Tilly, principal expoente da TPP, definiu movimento social como uma série contínua de interações entre detentores do poder e reivindicantes sem representação formal, no curso da qual esses reivindicantes manifestavam publicamente demandas de mudança da distribuição ou do exercício do poder e respaldavam essas demandas em ações públicas de apoio (DIANI, 2015). Para Tilly, assim como para a McCarthy e Zald, a principal preocupação concernia aos processos de mobilização política, mas diferentemente da perspectiva da TMR, na TPP os movimentos sociais eram enquadrados em macroprocessos político-históricos do Ocidente relativos à formação do moderno Estado Nacional, que para Tilly era o ponto de referência das formas de ação política e dos próprios movimentos sociais, considerados como um gradiente intermediário ao Estado, no que diz respeito ao uso da violência e ao grau de organização (ALONSO, 2009). Isso implicava que dentro da TPP, os movimentos sociais eram apenas uma forma histórica de interações conflituosas dentre outras, que, entretanto, deveria ser examinada em suas condições concretas de emergência – aí o conceito de “Estruturas de Oportunidades Políticas” (EOP) – e em suas formas de expressão – aí o lugar de conceitos como “formas de ação coletiva”, “táticas” e depois “performances políticas”, componentes dos repertórios de Tilly.

Em terceiro lugar, teóricos dos Novos Movimentos Sociais como Alain Touraine, Jurgen Habermas e Alberto Melucci, guardadas as diferenças entre si, conceberam os movimentos sociais também dentro de um enquadramento macro-histórico, porém diverso do da TPP. Grosso modo, tais autores argumentaram que no século XX, o “capitalismo industrial” se transformou em “pós-industrial” ou “avançado”, alterando sua forma de dominação da exploração do trabalho para uma dominação mais subjetiva e, conseqüentemente, deslocando o centro dos conflitos da arena do trabalho e das demandas materiais para outras esferas do cotidiano e outras demandas. Daí o surgimento dos “novos” movimentos sociais nos anos 1960, em contraste com os “velhos” movimentos de trabalhadores.

Em consonância com essa perspectiva, tais autores elaboraram interpretações dos movimentos sociais que mantinham a ênfase no caráter conflituoso, mas centraram como lócus e dimensão dos conflitos a “sociedade civil” e a cultura, respectivamente. Foi nessa chave que Melucci (1980) definiu movimento social como um conflito entre dois ou mais atores pela apropriação e orientação de valores sociais e recursos, cada um deles caracterizados por uma solidariedade e identidade específicas e como um conjunto de comportamentos que transgride as normas institucionalizadas, indo além do sistema político e/ou atacando a estrutura de relações de classes sociais.¹⁰

⁹ Tradução do autor.

¹⁰ Diani (2015) apresenta uma quarta via das teorias dos movimentos sociais elaborada nos anos 1980 por Ralph Turner e

Apesar dessas formulações teóricas clássicas terem concebido e definido o termo **movimentos sociais** de maneira bem distinta, aspectos comuns e reformulações posteriores possibilitaram um “acordo” mínimo de sua definição. Em importante artigo de 1992, Mario Diani destacou quatro aspectos comuns das concepções clássicas dos movimentos sociais: “a) redes de interações informais; b) crenças compartilhadas e solidariedade; c) ação coletiva em assuntos conflituosos; d) ação que se manifesta principalmente fora da esfera institucional e dos procedimentos cotidianos da vida social” (DIANI, 1992, p. 7)¹¹. A partir desses aspectos, o autor chegou à definição de movimentos sociais como uma “rede de interações informais entre uma pluralidade de indivíduos, grupos e/ou organizações, que compartilham uma identidade coletiva e estão engajados em conflitos políticos ou culturais” (op. cit., p. 1, tradução do autor).

Vinte anos depois, Diani (2015) situou sua definição de movimentos sociais em um quadro conceitual mais amplo, que chamou de **formas de coordenação da ação coletiva**. Tais formas de coordenação seriam, segundo o autor, padrões relacionais através dos quais as decisões sobre o uso dos recursos são tomadas e os limites da coletividade são definidos. O **movimento social** seria uma das quatro (4) formas de coordenação existentes, caracterizada por uma ação conjunta sustentada entre uma pluralidade de indivíduos, grupos e/ou organizações¹², de mesmo sentido e com compartilhamento de uma identidade coletiva. Já a **coalizão** seria uma forma de coordenação também marcada pela ação conjunta de mesmo sentido, mas sem criação de laço identitário. Em contraste, a **subcultura** ou **comunidade** seria uma forma cujo elemento central é o compartilhamento de identidade e a solidariedade, mas que carece de ação conjunta sustentada de mesmo sentido. Por último, a **organização** seria uma forma de coordenação mais fechada em si, com um controle mais restrito das decisões e voltada para o fortalecimento de sua própria estrutura e identidade (DIANI, 2015).

Ao falar das organizações, o autor mencionou como exemplo as seitas, os partidos políticos e os grupos de interesse e assinalou que dificilmente pode-se falar em movimentos sociais quando as ações se passam dentro daquelas fronteiras (op. cit.).¹³ Seguindo essa perspectiva, o exame de ações restritas ao âmbito de um sindicato, como o sindicato dos trabalhadores em empresas de ônibus do município do Rio de Janeiro, que é objeto de investigação nesse trabalho, seria um estudo de uma organização. Contudo, e se o fenômeno analisado transcendesse as fronteiras da organização e compreendesse a construção e reconstrução de outros espaços de tomada de decisão envolvendo uma pluralidade de indivíduos unida em uma série de ações de mesmo sentido e compartilhando uma identidade? Estaria-se falando então de um movimento social?

É por essa perspectiva analítica que o estudo de caso das ações coletivas promovidas por

Lewis Killian que chama de perspectiva do comportamento coletivo. Segundo essa perspectiva, os movimentos sociais são entendidos como uma coletividade que atua continuamente para promover ou resistir a uma mudança.

¹¹ Tradução do autor.

¹² Apesar de Diani (2015) assinalar que ele inseriu sua definição de movimentos sociais do artigo de 1992 na tipologia mais ampla das formas de coordenação da ação coletiva, ao fazê-lo o autor enfatiza as “organizações” em detrimento dos “indivíduos” e “grupos” ao se referir à pluralidade de atores que constituem um movimento social.

¹³ A centralidade dada pelas concepções clássicas de movimentos sociais – e mesmo por Diani (1992; 2015) – à “sociedade civil” e à esfera não-institucional é criticada por autoras como Alvarez (2014). Segundo ela, apesar de ancorados na sociedade civil, os movimentos sociais muitas vezes se estendem para a “sociedade política”, para o Estado, atuando tanto fora da institucionalidade, quanto dentro dela, articulando-se por meio de “redes político-comunicativas” (ALVAREZ, 2014, p. 18). Isso implica em uma concepção de movimento social que incorpora como parte do movimento também atores, ações e discursos realizados na “sociedade política”. Nesse artigo, entretanto, seguimos a conceituação de Diani (2015).

esses trabalhadores entre 2009 e 2014 é apresentado. Como será argumentado, há uma relação dinâmica entre sindicato dos rodoviários e movimento sindical rodoviário nesse período que acredito poder ser interpretada com auxílio da tipologia das formas de coordenação da ação coletiva elaborada por Diani (2015), abordando a forma de coordenação da ação coletiva típica do sindicato como uma organização e a do movimento sindical como um movimento social.

3 REPERTÓRIO DE CONFRONTO E PERFORMANCES POLÍTICAS

Além da escolha dessa conceituação de movimento social de Diani (2015), como é do interesse desse artigo explicar como os trabalhadores do transporte coletivo por ônibus da cidade do Rio de Janeiro promoveram numerosas e expressivas ações coletivas conflituosas entre 2009 e 2014, outra conceituação que cabe especificar aqui é a de **repertório de confronto e performances políticas**, conceitos que integram a reformulada Teoria do Processo Político (TPP) de Tilly - chamada de Teoria do Confronto Político ou enfoque da “política de confronto” (MCADAM; TARROW; TILLY, 2004; 2009; TILLY, 2004; 2008).¹⁴

Como apresenta Alonso (2012), o conceito de repertório em Tilly tem uma história cuja origem remonta aos anos 1970, quando ao elaborar sua teoria da mobilização política, a TPP, o autor definiu repertório, sob uma perspectiva estruturalista histórica, como um conjunto limitado de **formas de ação** que num dado momento histórico uma população pode empregar para articular e perseguir fins comuns. Posteriormente, nos anos 1990, respondendo a críticas de que sua análise dos processos de mobilização sobrevalorizavam a dimensão estratégica e relegavam a dimensão cultural e simbólica a segundo plano, Tilly renomeou o conceito de **repertório de ação coletiva** para **repertório de confronto**, estreitando seu escopo para estabelecer-se decididamente no campo da sociologia política. Além disso, deu um passo em direção a uma perspectiva mais cultural, redefinindo repertório como um conjunto limitado de **rotinas** “de interação política típicas de uma época, ativamente adaptadas pelos agentes às suas circunstâncias e modificadas pelo uso” (ALONSO, 2012, p. 26).

Alguns anos mais tarde, com a virada relacional do Dynamics of Contention, de McAdam, Tarrow e Tilly (2004), e a elaboração da Teoria do Confronto Político, o conceito de repertório foi novamente reformulado, dessa vez tendo como unidade elementar um conceito mais aberto à agência dos atores e aos aspectos culturais da ação coletiva, o de **performances políticas**.

Tratando especificamente das performances dos movimentos sociais, McAdam, Tarrow e Tilly (2009) definem performances políticas como as ações públicas apresentadas por um movimento com os objetivos de marcar suas demandas às autoridades e de gerar e manter adeptos a ele. Enfatizam dessa maneira tanto o caráter expressivo das ações praticadas, quanto a dimensão relacional conflitiva envolvida nessas práticas e a importância da coletividade – se não da identidade coletiva.

¹⁴ Justifica-se a escolha desses conceitos pelo intento desse artigo de explicar como ocorreram tantas e tão intensas mobilizações de rodoviários cariocas entre 2009 e 2014. Adota-se, por isso, uma perspectiva do confronto nas relações entre o movimento sindical rodoviário carioca e as empresas de ônibus e o Estado. Contudo, é importante assinalar que essas relações não foram e não são apenas de confronto. Há sim, como apontam Abers, Serafim e Tatagiba (2014), atuação do movimento no interior do Estado, de modo que um estudo futuro poderia examinar, talvez se apoiando no conceito dessas autoras de **repertório de interação entre Estado e sociedade civil**, como o movimento sindical rodoviário carioca interage com diversas instituições do Estado, em especial com o Ministério Público do Trabalho (MPT) e a Justiça do Trabalho, a Prefeitura e a Câmara dos Vereadores do município do Rio de Janeiro.

Por sua vez, repertório é compreendido como um conjunto de tipos de performances (TILLY, 2008). Conjunto de tipos de performances e não simplesmente de performances porque enquanto este último conceito opera em um nível microanalítico, referindo-se às interações concretas entre reivindicantes e autoridades, com uma população sob litígio, que se manifestam publicamente em um conflito, o conceito de repertório opera em um nível macroanalítico, abrangendo conjuntos de ações e interações de confronto observadas ao longo de um largo período temporal e tipificadas em categorias amplas, como greves, passeatas ou reuniões públicas.

Por operarem em níveis analíticos tão distanciados, emerge o problema relativo às mediações entre o que é examinado ao nível do estudo de caso e o que é analisado tomando muitos casos em um longo período de tempo. Como uma das implicações de sua “hipótese do repertório forte”, Tilly (2008) comenta que do ponto de vista dos atores envolvidos em um confronto específico, eles conhecem alguns tipos de performances do repertório e mesmo constitutem “seu próprio repertório”. Porém, eles não sabem todos os tipos de performance. Um repertório, tal como o autor desenhou, é epocal – com duração de dezenas de anos – e os pares de atores específicos situados em um período dessa época só conhecem e acionam subconjuntos do mesmo repertório.

O modo como os atores envolvidos em um confronto acionam esses subconjuntos do repertório apresentando suas performances é colocado por Tilly (2008) como se os atores estivessem atuando em cima de roteiros ou partituras, em analogia a uma performance teatral ou de jazz. Cada roteiro ou partitura seria um tipo de performance consolidado pelo uso no decorrer de um tempo e espaço histórico bem definido, uma maneira de interagir em situações de confronto que se repetiu similarmente muitas e muitas vezes. Cada performance seria uma versão efetivada desse roteiro ou partitura que simultaneamente o preserva e possivelmente o transforma de modo incremental. Assim, a cada performance de um tipo realizada, mantém-se vivo esse tipo de performance e o repertório do qual faz parte. A cada variação de performance que se repete eficazmente a ponto de ser incorporada a ele, transforma-se incrementalmente o repertório.

Será visto a seguir de que modo os agentes do movimento sindical rodoviário carioca e seus antagonistas acionaram o repertório de confronto em suas performances políticas, reproduzindo práticas interativas de confronto bem familiares – como nos piquetes de greves –, mas também interagindo de formas pouco usuais para esse par de atores e variando nas performances em pequenos detalhes.

4 UM MOVIMENTO SOCIAL SINDICAL RODOVIÁRIO: O MOVIMENTO DE FUNDAÇÃO DO SINTRATURB-RIO (2009-2012)

Até o ano de 2009, na cidade do Rio de Janeiro, o sindicato que representava – por força da lei e por reconhecimento dos representados - os trabalhadores em empresas de ônibus do município era só um, o tradicional e eclético “Sindicato dos Rodoviários do Rio”¹⁵. No entanto, após ser derrotado na eleição para direção do sindicato em 2008, um grupo de rodoviários liderado pelo ex-procurador do Sindicato dos Rodoviários do Rio, Sebastião José, e pelo motorista José Carlos, deu início a uma série de ações no espaço público e na Justiça do Tra-

¹⁵ A categoria dos “rodoviários” engloba diversos segmentos, dentre os quais pode-se destacar os segmentos de transporte rodoviário de cargas e transporte rodoviário de passageiros por ônibus.

balho para fundar um novo sindicato específico dos trabalhadores em empresas de ônibus, o Sintraturb-Rio.

Entre 2009 e 2012, ao menos cinco grandes eventos de confronto de sentido similar envolvendo esse grupo e uma pluralidade de outros indivíduos ocorreram com performances políticas que visaram reivindicar às empresas de ônibus, à prefeitura e/ou à Justiça do Trabalho aumentos salariais e do valor da “cesta básica”, fim da dupla função¹⁶ e reconhecimento do Sintraturb-Rio como legítimo representante desses trabalhadores, bem como atrair novos adeptos ao “movimento” nascente. Além disso, um evento de confronto de sentido parcialmente contrário ocorreu e alguns eventos organizativos e performances objetivando criar um novo sindicato foram realizadas.

Para que uma nova organização dos rodoviários do segmento de ônibus fosse criada com sucesso, seus fundadores precisaram promover uma série de performances políticas nesse sentido envolvendo o máximo de participantes possível. Para isso, embasaram-se em uma identidade coletiva compartilhada entre os trabalhadores em empresas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro - caracterizada pelos vínculos de trabalho e de território comuns, pelo uso de vestimentas uniformes brancas ou azuis, de gírias específicas e do leão como um símbolo da categoria - e aproveitaram o descontentamento generalizado com a direção do Sindicato dos Rodoviários do Rio, desgastada pelas perdas salariais e de benefícios nos anos 2000, para se voltar contra ela e iniciar o que pode ser visto como um **movimento social** pelas demandas mencionadas.

A primeira ação desse grupo liderado por Sebastião José e José Carlos nesse sentido foi, além da realização de assembleias em locais fechados, uma grande coleta de assinaturas de rodoviários nos pontos e terminais de ônibus para um abaixo-assinado à Justiça do Trabalho reivindicando o reconhecimento do Sintraturb-Rio. Essa coleta de assinaturas, por sua vez, envolveu um número crescente de rodoviários participantes que conforme tomavam conhecimento da iniciativa, não só assinavam, como passavam a buscar ativamente outras assinaturas. Em meio a esse processo, conflitos sob a forma de discussões ocorreram entre os que defendiam a criação do novo sindicato e os que se opunham e ficavam do lado do Sindicato dos Rodoviários do Rio. Além disso, ativistas sindicais de outras categorias (via centrais sindicais) e partidários envolveram-se nessas ações para criar o Sintraturb-Rio.

Apesar dos conflitos entre os rodoviários, a obtenção de 12,3 mil assinaturas até agosto de 2009 (SEBASTIÃO JOSÉ, 2018) de um universo de 38 mil trabalhadores¹⁷ mostrou um apoio significativo à criação desse movimento social. Não só isso, o abaixo-assinado ajudou a criar a sua rede de interações informais, constituída pelo grupo liderado por Sebastião José e José Carlos, ativistas sindicais e partidários e trabalhadores de diversas empresas de ônibus da cidade, muitos deles sem qualquer experiência política prévia.

Em abril e maio do ano seguinte, cinco mobilizações foram feitas: duas greves com piquetes e quebra de ônibus, um piquete em uma empresa (fora da greve), uma assembleia pública com ato e uma passeata. A começar pela greve de 12 de abril de 2010, motoristas e cobradores de ônibus de 11 empresas da Zona Oeste da cidade organizados nessa rede impediram no período

¹⁶ “Dupla função” é a designação dada à circunstância em que o motorista “dirige” e “cobra”, realizando além das tarefas de sua função todas as tarefas antes desempenhadas pelo cobrador (SILVEIRA, 2018).

¹⁷ Segundo dados do Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS), do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), para a quantidade de trabalhadores do setor de Transporte Rodoviário Coletivo de Passageiros, com Itinerário Fixo, do município do Rio de Janeiro, com vínculo ativo no final de 2009.

da manhã a entrada de seus colegas nas garagens para reivindicar às empresas e ao sindicato patronal aumentos salariais, de benefícios e contabilização de horas extras (G1, 2010). Essa rápida greve organizada por fora do Sindicato dos Rodoviários do Rio surpreendeu esse sindicato e o sindicato das empresas de ônibus, o Rio Ônibus, pois ambos já haviam assinado o acordo coletivo do ano e encerrado as negociações. Chocava-se duas **formas de coordenação da ação coletiva**, a do **movimento social** empregada pelos atores pró Sintraturb-Rio e a da **organização** adotada pelos dirigentes do Sindicato dos Rodoviários do Rio.

Como resultado dessa greve, foram expressas as demandas dos participantes e também a capacidade desse movimento social sindical rodoviário de parar parte da circulação da cidade, ao menos por algumas horas. Embora não tenham sido obtidos os ganhos materiais reivindicados, a performance política dessa greve foi eficaz em gerar novos adeptos a esse movimento. Tal efeito ia ao encontro da reivindicação prioritária no momento: a fundação de um novo sindicato. Na realidade, como ficará evidente depois, do ponto de vista do grupo liderado por Sebastião José e José Carlos, a adoção da forma **movimento social** para coordenar as ações coletivas dos rodoviários nesse período foi mais uma estratégia para criar o Sintraturb-Rio e reestabelecer a forma **organização** com novos dirigentes – e aí sim conquistar as demandas materiais - do que uma mudança duradoura do padrão relacional de como esses atores decidem suas ações conjuntas e definem os limites de sua coletividade.

Essa estratégia ficou mais clara no evento realizado no dia 26 de abril de 2010, nomeado “Dia do Basta!”, na Praça da Cinelândia, principal palco das lutas sociais na cidade do Rio de Janeiro. Tendo convocado trabalhadores de diversas empresas de ônibus da cidade por meio da distribuição de panfletos e jornais do Sintraturb-Rio em pontos e terminais de ônibus, centenas de rodoviários compareceram ao evento, que contou com exposição de faixas, gritos de palavras de ordem e falas de lideranças. Nas faixas lia-se “Equiparação Salarial com São Paulo”, onde os rodoviários recebiam mais, e “Fora Branco!”, em contrariedade ao presidente do Sindicato dos Rodoviários do Rio, Antonio Branco (SINTRATURB-RIO, 2016). Os gritos de palavras de ordem eram acompanhados por gestos com o punho cerrado de uma das mãos para cima, como usualmente se passa em protestos. As falas reforçavam a identidade de “trabalhadores dos ônibus” e de “movimento sindical rodoviário”, incentivavam a participação, e segundo alguns dos participantes que entrevistei, defendiam que só criando um novo sindicato, o Sintraturb-Rio, combativo e aberto, é que conquistaria-se os tão desejados aumentos salariais e de benefícios e o fim da dupla função. Realizava-se assim não uma mera assembleia sindical no espaço público, mas um ato político contra o Sindicato dos Rodoviários do Rio e todo arranjo de atores conexo (que envolvia o Rio Ônibus e a Prefeitura do Rio).

No mês seguinte, nos dias 24, 25 e 26 de maio de 2010, uma nova greve, um piquete em uma empresa e uma passeata ocorreram respectivamente. No entanto, a greve do dia 24 de maio, diferentemente da greve anterior, não foi organizada por esse movimento pró Sintraturb-Rio, mas pela direção do Sindicato dos Rodoviários do Rio. Em uma reunião fechada esse sindicato decidiu decretar greve de 24h no dia 24 de maio para reivindicar reajuste salarial de 15%, frente aos 5% obtidos em negociação conduzida por ele próprio com o Rio Ônibus, e “cesta básica” de R\$150,00 (AGENCIA ESTADO, 2010). Assim como a greve do dia 12 de abril, essa paralisação teve duração de apenas 12h (período da manhã) e atingiu parcialmente a cidade, com performances de piquete em garagens de empresas de ônibus e quebra de ônibus concentradas nas zonas Norte e Oeste (MENDONÇA, 2010). Segundo matérias do portal de notícias G1, 30 a 40% da circulação da frota da cidade foi paralisada (AGENCIA ESTADO,

2010; MENDONÇA, 2010).

Na manhã do dia 25 de maio, apesar de finda a greve, um grupo de funcionários de uma empresa de ônibus realizou um piquete na garagem da empresa que trabalhavam. Durando apenas 2h, o evento contou com uma tensão permanente entre seus participantes e policiais militares. Igual à greve do dia 12 de abril, surpreendeu os empresários, o Sindicato dos Rodoviários do Rio – que já havia encerrado a greve do dia anterior - e a população usuária das linhas de ônibus operadas por essa empresa.

Dando sequência a esses eventos, na tarde do dia 26 de maio, uma grande passeata foi feita pelo movimento pró Sintraturb-Rio. Reunindo motoristas e cobradores de diversas empresas, ativistas das centrais sindicais CTB e Nova Central Sindical e o núcleo duro do Sintraturb-Rio, a passeata atravessou a Avenida Rio Branco, uma das mais importantes do centro da cidade, ocupando totalmente uma das pistas da avenida, com um grande carro de som, falas, bandeiras e faixas reivindicando a equiparação salarial com São Paulo, aumento da cesta básica, fim da dupla função e reconhecimento do Sintraturb-Rio como legítimo representante da categoria. Reivindicava-se no espaço público da cidade demandas voltadas a Justiça do Trabalho, ao poder público municipal em geral e às empresas de ônibus na figura de seu sindicato.

Apesar dos tipos de performance da assembleia pública (ou reunião pública) e da passeata terem sido comumente mobilizados por diversos atores e movimentos sociais no Rio de Janeiro daquele período, entre os rodoviários, não se fazia esse uso do repertório de confronto há muitos anos, segundo depoimentos de entrevistados, de modo que é provável que vários dos participantes nunca tivessem atuado em performances desses tipos. Do outro lado, para o Sindicato dos Rodoviários do Rio, o Rio Ônibus e o poder público, tais performances políticas alteravam o padrão relacional estabelecido, que, via de regra, se resumia às negociações e aos confrontos nas greves.

Fechando esse primeiro período de eventos de confronto protagonizados pelos rodoviários cariocas, em primeiro de fevereiro de 2011, uma nova greve foi promovida pelo movimento pró Sintraturb-Rio. Dessa vez, uma assembleia em local fechado foi feita no dia 31 de janeiro de 2011 e deliberado que no dia seguinte se faria uma paralisação de 24h. Durando apenas 6h devido ao recuo das lideranças diante de uma determinação judicial proibindo a greve – por ela não ter sido decretada pelo sindicato legítimo -, esse evento contou com a participação de trabalhadores de 14 empresas de ônibus e paralisou 70% da frota, segundo o líder Sebastião José, com performances de piquetes em portas de garagens (G1 RJ, 2011). Dessa vez, mais que marcar as demandas e fortalecer o movimento social, a greve visava pressionar as negociações entre Sindicato dos Rodoviários do Rio e Rio Ônibus do acordo coletivo anual para obter, de fato, algum ganho material.

Conseguindo reverter as perdas salariais acumuladas nos anos 2000 após o acordo coletivo de 2011¹⁸, mas ainda não equiparar os salários dos rodoviários cariocas aos dos paulistanos, no ano de 2012 uma importante demanda do movimento foi conquistada: a “Carta Sindical” do Sintraturb-Rio, ou seja, seu reconhecimento legal como representante dos trabalhadores em empresas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro. Em posse dela, o que era uma rede de interações informais entre rodoviários de diversas empresas, ativistas sindicais e partidários e uma organização protótipa de um sindicato, ou, como estamos sugerindo, um **movimento social**, tendeu a se tornar uma rede de interações mais formais centrada no sindicato, com uma forma de coordenar as ações coletivas mais fechada e autocentrada, isto é, de uma **orga-**

¹⁸ Ver Silveira (2018).

nização. Isso porque com essa conquista os participantes deveriam passar a obedecer a um estatuto do Sintraturb-Rio e as lideranças tornariam-se diretoras do sindicato, concentrando mais poder de decisão em suas mãos.

5 A TENSÃO ENTRE O MOVIMENTO SOCIAL SINDICAL RODOVIÁRIO E A ORGANIZAÇÃO SINDICATO: A GREVE DE 2013

De 2012 para 2013 formou-se então a diretoria do novo sindicato representante da categoria. José Carlos e Sebastião José tornaram-se o presidente e o vice-presidente do Sintraturb-Rio, respectivamente. Outros diretores foram empossados, como os experientes ativistas sindicais os motoristas Bustamante e Crespo e também a neófito no movimento, a cobradora Maura, cujas primeiras participações em performances políticas se deram justamente nesse período de fundação do Sintraturb-Rio. Formou-se então uma direção sindical não só com o núcleo duro que teve a iniciativa de construir um novo sindicato, mas com outros atores da categoria dos rodoviários que construíram a rede de interações informais do movimento pela fundação do Sintraturb-Rio.

Assim, no início de 2013, iniciou-se a primeira campanha salarial comandada pelo novo sindicato. Logo de início, segundo relatos de Maura, já se percebia a tensão entre o que aqui estou chamando de as **formas de coordenação da ação coletiva movimento social e organização** (DIANI, 2015). Por um lado, a maior parte da direção empossada, sob a liderança do vice-presidente Sebastião José, voltava-se ao fortalecimento da estrutura e da identidade do Sintraturb-Rio, buscando aumentar a base de filiados, organizar o espaço da sede, estruturar os serviços oferecidos, etc. Por outro, rodoviários de várias empresas que participaram ativamente do movimento pela fundação do Sintraturb-Rio continuavam a demandar de imediato os aumentos salariais, de benefícios e o fim da dupla função prometidos, bem como a querer participar da tomada de decisões.

A rede de interações informais formada entre 2009 e 2012 continuou a existir, mas com mudanças. O grupo que liderara no primeiro momento passou a se relacionar com os outros atores de modo mais formal, em assembleias em locais fechados e se valendo do estatuto. No entanto, Maura e outro diretor neófito no ativismo sindical passaram a articular com trabalhadores de diversas empresas ações nas assembleias exigindo que o novo sindicato agisse conforme as decisões da maioria participante, bem como a realização de performances políticas direcionadas ao Rio Ônibus e ao poder público exigindo aumento salarial, da cesta básica e fim da dupla função.

A tensão irrompeu em conflito na assembleia realizada no dia 28 de fevereiro de 2013 no Guadalupe Country Club, localizado na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, em frente a avenida mais importante da cidade, a Avenida Brasil. Maura e outros rodoviários organizaram-se para comparecer em grande número à assembleia e pressionar para que o sindicato decretasse greve imediata. Do outro lado, como conta Bustamante, a direção havia combinado que discutiria na assembleia apenas os termos para assinar um acordo coletivo com o Rio Ônibus e que de modo algum puxaria greve imediata para o dia primeiro de março, data de aniversário da cidade na qual a então presidente Dilma Rousseff a visitaria.¹⁹

Como resultado, nesse dia, cerca de 3800 rodoviários compareceram à assembleia, entraram

¹⁹ Bustamante conta que no movimento pela fundação do Sintraturb-Rio conseguiu-se uma boa aproximação com partidos políticos, como o PT, e com membros do poder judiciário.

em conflito com seguranças da direção sindical nas proximidades do palco onde estavam os diretores – com exceção de Maura –, utilizando cadeiras de plástico para tentar acertá-los, arrombaram a porta de entrada principal do salão do clube e, depois de conseguirem finalmente que a direção decretasse greve imediata, ocuparam parcialmente a Avenida Brasil para se manifestar. Maura relata que os participantes bloquearam uma pista da avenida por cerca de 15 minutos, gritando “é greve, é greve, é greve!”. O então diretor Crespo conta que os participantes cantavam o hino “Ooo a união voltou, a união voltou, a união voltou ooo!” e que ao bloquearem parte da avenida por volta das oito horas da noite, uniformizados com as camisas de suas empresas, mandaram os motoristas dos ônibus em serviço que por ali passavam a voltarem para “garagem”.

Novamente, essa performance política pegou de surpresa as empresas de ônibus, o poder público e a população carioca. Policiais foram acionados para desbloquear a avenida, mas ao chegarem os manifestantes já haviam a desbloqueado, voltado ao clube e/ou ido embora para se preparar para as performances da greve do dia seguinte.

Então, no dia primeiro e 2 de março de 2013, participantes desse movimento empregaram do repertório de confronto os tradicionais piquetes, a quebra de máquinas, no caso os ônibus, o bloqueio de vias e a manifestação pública. Algumas performances de piquetes caracterizaram-se pelo comparecimento de um grupo de ativistas (em sua maioria rodoviários, mas também ativistas sindicais e partidários) ao portão de uma garagem de empresa de ônibus, nas primeiras horas da manhã, para impedir a entrada de seus funcionários, dialogando ou ameaçando. Outras envolviam fechar o portão com correntes e cadeados. Outras ainda contavam com arremesso de pedras aos veículos que saíam, retirada de retrovisores e furo de pneus.

Essas variações se deram não só por diferenças entre os participantes grevistas, de um local para o outro, mas pela reação distinta das empresas e dos poderes público e para-estatal. Crespo conta que a depender da empresa e, principalmente, do local da cidade onde fica sua garagem, os grevistas enfrentavam policiais, milicianos e/ou “bandidos”. A violência foi e ainda é um traço comum nas interações de confronto do meio sindical rodoviário carioca.

Além dos piquetes, repetiu-se das greves anteriores, mas em maior número, a performance de quebrar ônibus em circulação pela cidade. Em vez de se prostarem nos portões das garagens, grupos de grevistas organizados em “bondes”, rodaram de carro vias importantes da cidade e arremessaram pedras para parar e inutilizar os ônibus em circulação. Em função dessas performances violentas, 170 veículos foram quebrados, nove (9) motoristas foram feridos (JORNAL NACIONAL, 2013) e três (3) ativistas foram presos, segundo Maura.

Ainda no dia primeiro, por ocasião de uma nova assembleia no Guadalupe Country Club para decidir se a greve continuaria ou não, mais uma rápida manifestação com bloqueio parcial da Avenida Brasil ocorreu. Aliás, nesse dia, outros bloqueios de vias foram realizados em pontos estratégicos da cidade, valendo-se do uso do próprio corpo ou então da queima de pneus e outros objetos.

Essas performances políticas lograram paralisar cerca de 80% da frota de ônibus no dia primeiro, afetando 1,5 milhão de passageiros, segundo estimativas do Rio Ônibus (SOARES, 2013) e 20% no dia 2 de março (G1 RIO, 2013). Contudo, a greve terminou com a realização antecipada pela direção do Sintraturb-Rio da assembleia que avaliaria a resposta do sindicato patronal às demandas. Contrariando a pluralidade de rodoviários que desde 2009 passara a participar das ações e decisões do movimento sindical rodoviário em sua forma de **movimento social**, a direção sindical se reuniu no dia 3 de março em uma assembleia relativamente

vazia e decretou o fim da greve e a aceitação de um novo acordo com o Rio Ônibus.

6 O ROMPIMENTO DO MOVIMENTO SOCIAL SINDICAL RODOVIÁRIO COM SUA ORGANIZAÇÃO SINDICATO: A GREVE DE 2014

A forma como terminou a greve de 2013, apesar da conquista de aumentos salariais e do valor da cesta básica, abalou a relação entre o movimento sindical rodoviário e seu sindicato. A tensão entre as **formas de coordenação da ação coletiva** dos rodoviários cariocas **movimento social** e **organização** pendeu no fim da greve para a **organização**, contrariamente ao que desejava Maura e outros atores que participaram dos eventos de confronto de 2013.²⁰ Em 2014, no início de uma nova campanha salarial, novamente Maura e outro diretor, junto a mais um participante dos eventos passados, o motorista Hélio, tentaram repetir as ações do ano anterior, articulando diversos rodoviários para comparecerem em peso às assembleias do Sintraturb-Rio para fazer valer as decisões da maioria participante. Porém, dessa vez, sem sucesso. Maura e o outro diretor foram expulsos do sindicato por não acatarem a deliberações da direção e apesar do comparecimento de um elevado número de rodoviários na assembleia definidora da pauta de demandas e de seu modo de reivindicação, a direção do Sintraturb-Rio conseguiu aprovar a própria proposta²¹ e deliberar que as ações ficassem restritas a negociações com o sindicato patronal.

Em resposta, a rede de interações que até então baseava-se principalmente na organização Sintraturb-Rio – como proto-sindicato entre 2009 e 2012 e como sindicato em 2013 – afastou-se dela para continuar, em nome do “rodoviário carioca” ou do “movimento sindical rodoviário”, a apresentar performances políticas reivindicando às empresas de ônibus e ao poder público aumentos substantivos do salário e da cesta básica (agora “Ticket Alimentação”) e fim da dupla função. Maura e Hélio assumiram a liderança do movimento, o PSTU e a CSP-Conlutas passaram a participar ativamente da rede, o Sindicato dos Petroleiros e o Sindicato dos Comerciantes de Nova Iguaçu apoiaram com recursos algumas das performances apresentadas e novos participantes rodoviários se somaram à rede. Assim, o movimento social sindical rodoviário carioca se afastou de sua organização principal para não ser reduzido a ela e fez coalizões para sustentar materialmente suas ações.²²

Com esse arranjo, em maio de 2014, o movimento social sindical rodoviário carioca realizou uma enorme greve de ônibus, certamente uma das maiores da história da cidade. Tal greve não se resumiu a um grande evento, mas a três (3) blocos de eventos de confronto de mesmo sentido e com basicamente os mesmos atores, em que ocorreram três (3) paralisações (greves), ao menos quatro (4) assembleias públicas (reuniões públicas) e três (3) passeatas.

A começar pela reunião pública do dia 7 de maio de 2014, na Praça da Candelária, no centro do Rio de Janeiro. Convocada através da distribuição em rede de pequenos panfletos (“mos-

²⁰ Todos participantes entrevistados que não os diretores do Sintraturb-Rio Bustamante e Crespo afirmaram que a greve de 2013 não acabou como queriam e que a forma como a direção do Sintraturb-Rio finalizou a greve frustrou os anseios de mudança depositados no novo sindicato.

²¹ Na realidade, pelo que conta Maura, Sebastião José incorporou algumas das demandas do movimento, mas alterou pontos relevantes que passaram despercebidos durante a votação.

²² Assim como entre 2009 e 2012, vejo que a participação de centrais sindicais e partidos políticos nas performances políticas apresentadas pelo movimento sindical rodoviário é mais uma **coalizão** do que como um alargamento do **movimento social**, nos termos de Diani (2015). Isso porque entre essas centrais sindicais e partidos políticos e os rodoviários envolvidos nessas ações coletivas não houve formação de uma identidade coletiva comum, mas somente uma relação instrumental.

quitinhos”) em pontos e terminais de ônibus, centenas de rodoviários – 300 segundo matéria do portal de notícias G1 (PASSARINHO Natália, 2014) e 500 segundo a organizadora Maura – compareceram à reunião para tratar do que fazer diante do acordo coletivo assinado pelo Sintraturb-Rio com o Rio Ônibus, considerado insatisfatório, e de sua “traição”. De baixo de chuva, contando apenas com uma única faixa e um improvisado carro de som no qual Hélio colocou uma caixa de som e um microfone, a reunião tornou-se protesto e o protesto saiu em passeata pela Avenida Rio Branco, repetindo com variações a performance apresentada em 26 de maio de 2010, quando reivindicava-se pela criação de um novo sindicato.

Entretanto, dessa vez, não se demandava mais uma nova organização, mas tão somente os ganhos materiais prometidos quando da fundação do Sintraturb-Rio²³. Como palavras de ordem, os participantes gritaram “Fim da dupla função!” e “Dirigir e cobrar não!”. No microfone e no “gogó”, diversas falas foram feitas e até mesmo um rap foi cantado - e dessa forma marcharam pela Avenida Rio Branco segurando uma única faixa até a Praça da Cinelândia.

No dia seguinte, uma “paralisação de advertência” de 24h foi promovida pelo movimento com performances políticas e um grau de paralisação da frota de ônibus bem similares aos da greve de 2013. O aspecto diferencial foi o aumento da violência. Em vez dos 170 ônibus quebrados de 2013, foram quebrados 531 veículos (G1 RIO, 2014). Ademais, ao menos 10 participantes ficaram feridos (JORNAL NACIONAL, 2014) e diversos conflitos foram registrados: entre grevistas e “seguranças” das empresas (milicianos, policiais ou “bandidos”); grevistas pró e contra performances violentas; e grevistas e “fura greves”.

Fechando esse primeiro bloco de eventos, no dia 9 de maio, foi feita mais uma passeata à tarde no Centro da cidade até o Ministério Público do Trabalho (MPT), interditando a Avenida Rio Branco por uma hora. Segundo matéria do portal de notícias G1 (G1 RIO, 2014a), cerca de 600 motoristas e cobradores participaram do ato. Maura conta que devido ao sucesso da primeira passeata realizada dois dias antes, na segunda passeata partidários do PSTU – que até então atuavam mais aconselhando Maura e ajudando o movimento com recursos - compareceram ao ato e ajudaram com a organização, as palavras de ordem e as falas. Além disso, um participante narra que dessa vez cartazes e faixas foram feitos pelos grevistas e levados à passeata, conferindo a esta uma feição mais típica desse tipo de performance. Um elemento curioso introduzido – tomado de empréstimo de performances similares apresentadas na cidade²⁴ à época – foi o que Maura chamou de “batuque”, o uso de instrumentos percussivos para agitar a passeata.

Os eventos de confronto envolvendo esse movimento social sindical rodoviário carioca retornaram em uma segunda rodada três (3) dias depois, no dia 12 de maio. Por ocasião de uma audiência de conciliação no Tribunal Regional do Trabalho (TRT) entre quem o portal de notícias G1 (G1 RIO, 2014b) passou a chamar de “rodoviários dissidentes”, o Sintraturb-Rio e o Rio Ônibus, o movimento articulou mais uma assembleia pública e ato em frente ao TRT. Enquanto a audiência acontecia, com apenas cinco de seus representantes na sala de reunião, outras dezenas de participantes aglomeravam-se do lado de fora para demonstrar a força do movimento. Sem acordo na audiência, a assembleia pública decretara ali mesmo uma nova paralisação de greve, só que dessa vez de 48h. Adicionalmente, assim como no dia 7 de

²³ Segundo Maura, para que as promessas do grupo liderado por Sebastião José e José Carlos lá em 2009 fossem cumpridas era preciso 40% de aumento salarial, aumento do Ticket Alimentação de R\$150 para R\$400 e o fim da dupla função. Essas foram as demandas da greve de maio de 2014.

²⁴ Como as manifestações organizadas pelo Comitê Popular da Copa e Olimpíadas, em 2013 e 2014.

maio, que logo após decretarem greve os participantes saíram em passeata pelo centro da cidade, o mesmo se repetiu no dia 12 de maio.

Então, nos dias 13 e 14 de maio, mais uma vez o movimento sindical rodoviário coordenado como um movimento social promoveu uma greve com as performances dos tipos já mencionados. Sendo menos violenta que a paralisação anterior – mas tanto quanto a de 2013 –, nesses dois dias a rotina da população carioca foi novamente quebrada. Segundo o então Secretário Municipal de Transportes, no dia 13 de maio 80% da frota de ônibus da cidade não circulou, afetando cerca de dois (2) milhões de passageiros (PASSARINHO Sandra, 2014). Com uma ordem judicial determinando que 70% da frota voltasse a circular e com ordens de prisão dos líderes do movimento caso continuassem a promover quaisquer atividades grevistas, ainda assim no dia 14 de maio manteve-se paralisada 60% da frota (COELHO, 2014). Esse segundo bloco de eventos acabou com mais uma assembleia pública no centro da cidade no dia seguinte.

Por fim, o terceiro bloco de eventos iniciou-se na tarde do dia 27 de maio, quando os líderes e os advogados (ligados ao PSTU) desse movimento se reuniram novamente com procuradores do MPJ, mas sem chegar a nenhuma saída promissora. Repetindo a performance política da assembleia pública seguida de passeata, eles decretaram e mobilizaram uma última paralisação do transporte por ônibus da cidade. Contudo, com a queda na quantidade de participantes, a coesão interna do movimento social sindical rodoviário carioca se fragilizou e conflitos entre os remanescentes tornaram-se mais abertos. Sem saber ao certo qual rumo seguir para conquistar suas demandas e sustentar novas ações sem a organização sindicato, efetuou-se uma passeata com 150 rodoviários, segundo o portal de notícias G1 (ELIZARDO, 2014), interditando a pista central da Avenida Presidente Vargas por cerca de uma hora na noite do dia 27 de maio e repetiu-se algumas das performances de greve dos tipos mencionados na manhã do dia seguinte, paralisando dessa vez apenas 20% da frota de ônibus da cidade (JORNAL HOJE, 2014).

Findos esses eventos, o TRT julgou a greve como ilegal e determinou pagamento de multa ao Sintraturb-Rio, embora a rede efetivamente responsável pela greve não tenha contado com a participação dessa organização. Além disso, determinou cortes de salários para todos rodoviários grevistas. Quanto às demandas do movimento, nenhuma delas foi atendida ao término da greve.

Por último, devido a essas perdas e a cisão entre o sindicato e o movimento sindical rodoviário, a rede de interações informais entre rodoviários de várias empresas e ativistas sindicais e partidários construída e reconstruída entre 2009 e 2014 se desfez. Os líderes Maura e Hélio foram demitidos e voltaram a trabalhar como rodoviários só anos depois. Maura ainda continuou a atuar politicamente no meio sindical rodoviário, mas, sem poder contar com a participação da maioria dos participantes dos eventos de 2013 e 2014, acabou construindo um grupo de oposição à direção do Sintraturb-Rio. O mesmo se passou com outros participantes. Vários grupos de oposição sindical se constituíram, com pouca articulação entre si, outros atores e voltados mais a disputas no âmbito da organização sindicato do que a reconstrução do movimento sindical rodoviário como movimento social.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto, entre 2009 e 2014 o que chamei de “movimento sindical rodoviário carioca”

foi responsável por uma série de eventos de confronto de magnitudes e intensidades significativas promovidos para reivindicar a criação de um novo sindicato, aumentos salariais e de benefícios e o fim da dupla função. Entre 2009 e 2012, trabalhadores de diversas empresas de ônibus, liderados por Sebastião José e José Carlos, mobilizaram-se e constituíram uma rede de interações informais em torno da iniciativa de criar o Sintraturb-Rio, afastando-se do então sindicato da categoria, o Sindicato dos Rodoviários do Rio. Com a conquista da “Carta Sindical” do Sintraturb-Rio em 2012, as lideranças dessa rede institucionalizaram-se na estrutura do novo sindicato, junto a outros participantes que se tornaram diretores. No entanto, novas lideranças emergiram e a rede de rodoviários e outros ativistas sindicais e partidários continuara a se articular e a promover ações coletivas, com uso do sindicato em 2013 e sem ele em 2014. Por fim, essa rede se desfizera, incapaz de sustentar suas ações e mesmo manter sua identidade sem o sindicato.

O uso da tipologia das **formas de coordenação da ação coletiva** e dos aí enquadrados conceitos de **movimento social** e **organização** (DIANI, 2015) para estudar o caso apresentado permitiu que analisássemos de que modo organizava-se e definia-se as ações coletivas promovidas pelos rodoviários cariocas no período, bem como os limites da participação. Enquanto predominou uma dinâmica organizativa e participativa mais ampla aos diversos atores envolvidos em uma série de ações coletivas de mesmo sentido, interpretei o movimento sindical rodoviário carioca como **movimento social**. Quando as decisões concentraram-se nas mãos de um grupo que institucionalizou-se no sindicato e passou a impor aos demais uma lógica organizativa e participativa formal, afirmei estar em vista uma **organização**.

No entanto, o caso apresentado mostrou que essas formas de coordenação da ação coletiva podem se sobrepor, conflitar-se entre si e mudar para um mesmo conjunto de atores, o que traz dificuldades para concluir que, de fato, o movimento sindical rodoviário carioca no período examinado foi um movimento social. As evidências apontaram para coexistência e o intercâmbio de mais de uma forma de coordenar as ações coletivas dos rodoviários cariocas entre 2009 e 2014, ora predominando a forma movimento social, ora predominando a forma organização, em constante tensão. Para melhor analisar tal caso e outros que tangenciem a relação entre sindicato e movimento sindical, seria frutífero desenvolver, a partir de Diani (2015), uma teoria dinâmica das formas de coordenação da ação coletiva.

Quanto ao uso dos conceitos de **repertório** e **performances políticas** (MCADAM, TARRROW, TILLY, 2009; TILLY, 2004; 2008) no caso apresentado, destacam-se como ganhos explicativos: a ênfase dada à dimensão expressiva das ações coletivas do movimento sindical rodoviário carioca nesse período, fundamental para compreender que às vezes mais do que conquistar as demandas reivindicadas visa-se manter e obter novos participantes; e a apresentação de como os líderes e participantes do movimento, em confronto com seus antagonistas, variaram e repetiram nos usos do repertório que fizeram em suas performances políticas.

Por outro lado, é de se notar que o caráter macroanalítico do conceito de repertório o tornou de pouco uso para o caso estudado. Para argumentar em defesa da hipótese de que a intensidade das mobilizações nesse período se deu também pela apresentação de performances políticas com algum aspecto de inovação, teve-se que delimitar sem critérios bem estabelecidos um conjunto de tipos de performances políticas considerados como mais tradicionais para os rodoviários cariocas.

Tal delimitação tomou como base o conhecimento não exaustivo que se tem das ações coletivas promovidas por esses atores desde meados do século XX – baseado principalmente

em alguns relatos dos entrevistados nessa pesquisa e na pesquisa de Silveira (2018) -, mas não considerou performances políticas apresentadas por outros atores que ocorreram em um mesmo tempo e em uma proximidade espacial. Essas performances foram vistas nesse artigo como vindas “de fora” do movimento sindical rodoviário carioca, sendo incorporadas com adaptações ao conjunto de performances apresentadas pelos rodoviários. Entretanto, sabe-se que nenhum movimento existe em uma esfera separada de outras. O que se quis enfatizar com esse procedimento metodológico foi o impacto dessas performances pouco usuais no meio sindical rodoviário carioca.

De fato, pode-se concluir que alguns aspectos de novidade das performances políticas apresentadas pelos rodoviários cariocas nesse período, como a realização da greve por fora do sindicato em 2014 e as reuniões públicas seguidas de passeatas com rap ou batuque, inicialmente surpreenderam seus adversários e atraíram mais participantes ao movimento. Essas performances políticas se combinaram com outras mais tradicionais no meio sindical rodoviário carioca, como os piquetes de greve. Contudo, disso não se pode assinalar que alguma inovação no uso do repertório tenha sido feita. O que foi visto como novo no caso examinado pode ser de um tipo de performance política já consolidado para outros pares de atores, inclusive do mesmo tempo e próximos dos rodoviários cariocas. Para avaliar em que medida as performances políticas apresentadas por esses atores inovaram ou não dentro de seus contextos históricos, seria preciso delimitar o conjunto de interações de confronto entre pares de atores e período temporal que abrangem as ações coletivas dos rodoviários cariocas entre 2009 e 2014 e examinar comparativamente as performances políticas efetuadas por esses diversos pares de atores.

Já foi mencionado que o conceito de repertório, tal como desenvolvido por Tilly (2004; 2008), compreende um largo período de tempo e um grande conjunto de performances políticas. Isso traz ganhos explicativos para análises macro, mas traz limitações para interpretações de estudos de caso. Nesse sentido, talvez um conceito intermediário, articulado com o de performances políticas e repertório, que designasse conjuntos específicos de tipos de performances políticas que servem de referência para interações conflitivas individuais – subconjuntos do repertório de confronto – auxiliasse na identificação de aspectos inovadores das ações coletivas.

REFERÊNCIAS

- AGENCIA ESTADO. Greve de motoristas no Rio deve acabar por volta das 12h. **G1**, 24 mai. 2010. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2010/05/greve-de-motoristas-no-rio-deve-acabar-por-volta-das-12h.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- ABERS, Rebecca; SERAFIM, Lizandra; TATAGIBA, Luciana. Repertórios de interação estado-sociedade em um estado heterogêneo: A experiência na era Lula. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 57, n. 2, p. 325-357, 2014.
- ALONSO, Angela. Repertório, segundo Charles Tilly: história de um conceito. **Sociologia & Antropologia**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 21-41, jun. 2012.
- ALONSO, Angela. Teorias dos movimentos sociais: balanço do debate. **Lua Nova**, São Paulo, n. 76, p. 49-86, 2009.
- ALVAREZ, Sonia E. Para além da sociedade civil: reflexões sobre o campo feminista. **CADERNOS Pagu**, Campinas, n. 43, p. 13-56, jan.-jun. 2014.

- COELHO, Henrique. Aplicativo de carona tem demanda 500% maior em greve de ônibus no RJ. **G1**, 15 mai. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/aplicativo-de-carona-tem-demanda-500-maior-em-greve-de-onibus-no-rj.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- DIANI, Mario. The concept of social movement. **The Sociological Review**, v. 40, n. 1, p. 1-25, fev. 1992.
- DIANI, Mario. Revisando el concepto de movimiento social. **Encrucijadas. Revista Critica de Ciencias Sociales**, v. 9, p. 1-16, 2015.
- ELIZARDO, Marcelo. Rio terá nova greve de ônibus a partir da meia noite, por 24 horas. **G1**, 27 mai. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/rodoviaros-do-rio-decidem-fazer-paralisacao-de-48-horas.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- FETRANSPOR. Tabela 6 - Resumo do sistema de transporte por ônibus no município do Rio de Janeiro – Anos: 1984 a 2019. 2020. Disponível em: http://www.fetranspor-docs.com.br/downloads/setor_em_numeros_tabela6_resumo_sistema_transporte_1984-2019.pdf. Acesso em: 23 out. 2020.
- G1 RIO. Após reunião, rodoviários do Rio decidem por paralisação de 48 horas. **G1**, 12 mai. 2014a. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/apos-reuniao-rodoviaros-do-rio-decidem-por-paralisacao-de-48-horas.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- G1 RIO. Começa nesta terça-feira nova paralisação de ônibus no Rio. **G1**, 13, mai. 2014b. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/comeca-nesta-terca-feira-nova-paralisacao-de-onibus-no-rio.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- G1 RIO. Ônibus circulam com 80% da frota no 2º dia de greve, afirma secretaria. **G1**, 02 mar. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/03/onibus-circulam-com-80-da-frota-no-2-dia-de-greve-afirma-secretaria.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- G1 RJ. Liminar suspende greve de ônibus promovida por dissidentes no Rio. **G1**, 01 fev. 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/02/liminar-suspende-greve-de-onibus-promovida-por-dissidentes-no-rio.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- G1. Rodoviários de algumas empresas de ônibus entram em greve. **G1**, 12 abr. 2010. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/04/rodoviaros-de-algumas-empresas-de-onibus-entram-em-greve.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDTU). 2015. Disponível em: https://se-trerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/pdtu2015_alerj.pdf. Acesso em: 23 out. 2020.
- JORNAL HOJE. Paralisação de ônibus pega passageiros de surpresa no RJ. **G1**, 28 mai. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2014/05/paralisacao-de-onibus-pegapassageiros-de-surpresa-no-rj.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- JORNAL NACIONAL. Centenas de ônibus são depredados no Rio de Janeiro. **G1**, 08 mai. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2014/05/centenas-de-onibus-sao-depredados-no-rio-de-janeiro.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- JORNAL NACIONAL. RJ: greve dos rodoviários deixa 1,5 milhão de passageiros sem ônibus. **G1**, 01 mar. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/03/rj-greve-dos-rodoviaros-deixa-15-milhao-de-passageiros-sem-onibus.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- MCADAM, Doug; TARROW, Sidney; TILLY, Charles. **Dynamics of Contention**. Cambridge: Cambridge University Press, 2004 [2001].

- MCADAM, Doug; TARROW, Sidney; TILLY, Charles. Para mapear o confronto político. **Lua Nova**, São Paulo, n. 76, p. 11-48, 2009.
- MELLUCCI, Alberto. The new social movements: a theoretical approach. **Social Science Information**, London and Beverly Hills, v. 19, n. 2, mai. 1980.
- MENDONÇA, Alba Valéria. Greve de ônibus foi um fracasso, diz vice-presidente da Rio Ônibus. **G1**, 24 mai. 2010. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/05/greve-de-onibus-foi-um-fracasso-diz-vice-presidente-da-rio-onibus.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- PASSARINHO, Natália. Depredação de ônibus no Rio não pode ser tolerada, diz Cardozo. **G1**, 08 mai. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/05/depredacao-de-onibus-no-rio-nao-pode-ser-tolerada-diz-cardozo.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- PASSARINHO, Sandra. Dois milhões de pessoas já foram afetadas pela greve dos ônibus do Rio. **G1**, 14 mai. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-da-globo/noticia/2014/05/dois-milhoes-de-pessoas-ja-foram-afetadas-pela-greve-dos-onibus-do-rio.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- SEBASTIÃO JOSÉ. **Nossa História**. Disponível em: <http://sintraturb-rio.org.br/nossa-historia/>. Acesso em: 9 jul. 2018.
- SILVEIRA, Carlos Takashi Jardim da. **Dupla função, dupla tensão: vida, trabalho e luta dos(as) rodoviários(as) cariocas no início do século XXI**. 2018. 211 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.
- SINTRATURB-RIO. História dos 8 anos do Sintraturb-Rio. **Direção Segura**, Rio de Janeiro, Edição Especial 8 anos, p. 26–41, set. 2016.
- SOARES, Renata. Greve de ônibus no Rio será mantida por tempo indeterminado. **G1**, 01 mar. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/03/greve-de-onibus-sera-mantida-por-tempo-indeterminado-diz-sindicato.html>. Acesso em: 03 set. 2020.
- TILLY, Charles. **Contentious performances**. New York: Cambridge University Press, 2008.
- TILLY, Charles. **Social Movements, 1768-2004**. Boulder and London: Paradigm Publishers, 2004.